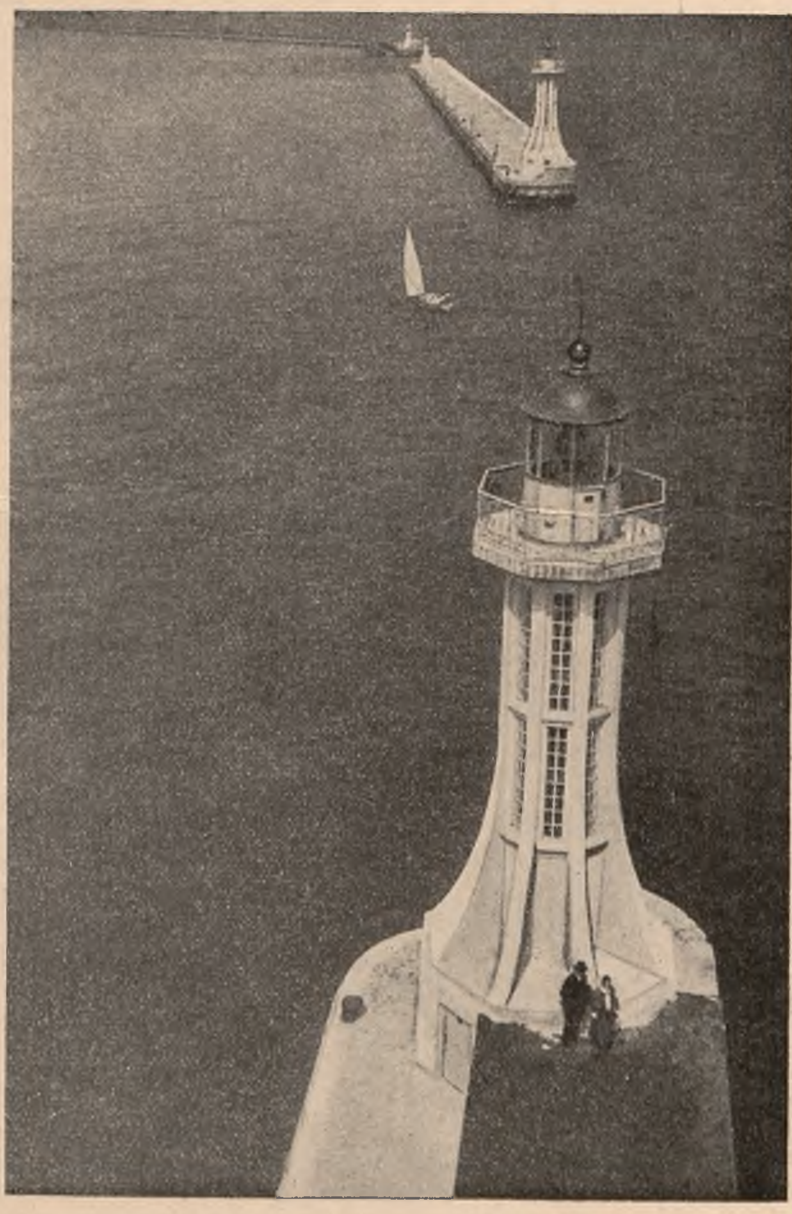
WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

ROK II MARZEC 1932 ZESZ. 3



Główne wejście do portu gdyńskiego

POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA (P. A. T.)
GDYNIA

Wydanie III.

Informatora

Gdynia-Port

z planem miasta i portu, uzupełnione i poprawione, z nowemi morskiemi opłatami portowemi, w języku polskim i angielskim

ukaże się w sprzedaży

około 25 marca rb., w cenie zł. 4,—

Przy zamówieniu do dnia 20 marca b. r. udziela się 25 proc. rabatu

Zamówienia przyjmuje
Centrala i wszystkie oddziały
Polskiej Agencji Telegraficznej

BERGENSKE

Regularna komunikacja okrętowa

Ekspedjujemy następujące statki z Gdańska i Gdyni do portów:

Stavanger, Bergen, Trondheim
oraz innych zach.-norweskich portów:
par. „URSA" ładuje w Gdańsku 9/3
par. „JAEDEREN" ładuje w Gdańsku 23/3, w Gdyni 23/3

Oslo
oraz innych wschodnio-norweskich portów:
par. „AKERSHUS" ładuje w Gdańsku 14/3
par. „AKERSHUS" ładuje w Gdańsku 28/3

Gothenburg
oraz innych zachod.-szwedzkich portów i Lubeki:
par. „URSA" ładuje w Gdańsku 9/3
par. „JAEDEREN" ładuje w Gdańsku 23/3, w Gdyni 23/3

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca i innych hiszpańskich i marokańskich portów
par. „LISBOA" zawinie również do Portimao ładuje w Gdańsku 10-12/3
par. „LAS PALMAS" ładuje w Gdańsku 10-12/4

Malaga — Cartagena — Alicante — Valencia — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Messina — Catania — Palermo
par. „HISPANIA" ładuje w Gdańsku 13/3, w Gdyni 14/3

Algier, Egipt, Palestyna Syria, Turcja i porty Morza Czarnego
M/S „GOTLAND" do portów Algier, Piraeus, Istanbul Konstanca, Berouth, Aleksandrja, Haifa, i Jaffa, ładuje w Gdańsku 12/3, w Gdyni 10/3.
M/S „BLALAND" do portów Piraeus, Istanbul Beyrouth i Aleksandrja, ładuje w Gdańsku 20/3, w Gdyni 19/3.
M/S „ROLAND" do portów Piraeus, Istanbul, Konstanca, Beyrouth i Aleksanrja, ładuje w Gdańsku 7-8/4.
par. „SMALAND" do portów Piraeus, Istanbul, Beyrouth i Aleksandrja, ładuje w Gdańsku 20/4.
Towary na konosament przejściowy przyjmuje się do wszystkich portów Bliskiego Wschodu i Morza Czarnego.

Rio de Janeiro—Santos—Buenos Aires
par. „MERCATOR" ładuje w Gdańsku 15/4, w Gdyni w końcu marca.

Gdynia—Karlskrona
par. „BORGHOLM" ładuje w Gdyni 17/3.

Karlskrona—Gdynia
par. „BORGHOLM" 15/3

Morze Śródziemne — Gdynia/Gdańsk
z Sycylji:
par. „CATALONIA" Catania ca 10 marca, Messina ca 11 marca, Palermo ca 12 marca, ewtl. ładować będzie z Hiszpanji.
par. „BOTHNIA" Catania ca 19 marca, Messina ca 21 marca, Palermo ca 23 marca.
z Hiszpanji:
par. „IBERIA" Gandia 10 marca, Valencia 11 marca, Alicante 12 marca, Cartagena 14 marca.
par. „BERNICIA" Gandia 15 marca, Valencia 16 marca, Alicante 17 marca, Cartagena 19 marca

Porty Golfu — Gdynia
M/S „TAMPA" ładuje w New Orleans, Galveston/Houston w pierwszej połowie marca.
M/S „TROLLEHOLM" ładuje w New Orleans, Galveston/Houston w drugiej połowie marca.
M/S „SVANEHOLM" ładuje w New Orleans, Galveston/Houston w pierwszej połowie kwietnia.
M/S „TOLEDO" ładuje w New Orleans, Galveston/Houston w drugiej połowie kwietnia.

Porty Indyjskie — Gdańsk
par. „SIMLA" ładuje w Rangoon 5-10/3, w Moulmein 11-12/3, w Kalkutta 15-22/3, w Madras Coast 25-27/3, w Kolombo 30/3.

Buenos Aises — Gdynia
par. „BORE IX" ładuje w końcu marca/na początku kwietnia.

Rio de Janeiro — Gdańsk/Gdynia
par. „BORE IX" ładuje na początku/w połowie kwietnia.

Zachodnie Marokko—Gdańsk
par. „LAS PALMAS" 20-25/3

Lizbona — Gdańsk
par. „LAS PALMAS" 31/3.

Zastrzega się zmiany.
O zgłoszenia ładunków upraszają i informacji udzielają agenci

BERGENSKE

BALTIC TRANSPORTS, LTD. S. A.
GDYNIA, PORTOWA, TELEFON 1230
Gdańsk, Hundegasse 89, Tel. 225-41

ROK II MARZEC 1932 ZESZ. 3

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: GDYNIA, PORTOWA, RÓG ŚW. WOJCIECHA TEL. 1720
KONTO BANKOWE: KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI M. GDYNI NR. 3953
PRENUMERATA ROCZNA ZŁ. 15·oo --------------- POJEDYŃCZY ZESZYT ZŁ. 1·50

TREŚĆ ZESZYTU:

1. Rozporządzenie w sprawie ustalenia wysokości morskich opłat portowych — 2. Statystyka ruchu w porcie za luty — 3. Miasto portowe Gdynia — Z. Zabierzowski — 4. Konferencja w sprawie eksportu ziemniaków — 6. Kronika portowa — 7. Z Rady Interesentów Portu — 8. Z Izby P.-H. —9. Kronika miejska — 10. Połowy ryb morskich — 11. Praca portu gdańskiego — 12. Rynek frachtowy — 13. Rozkład odjazdów statków linij regularnych na marzec 1932 r. — 14. Praca statków polskich w lutym.

CZĘŚĆ URZĘDOWA

ROZPORZĄDZENIA I PRZEPISY

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU W POROZUMIENIU Z MINISTREM SKARBU
z dnia 21 stycznia 1932 r.
W SPRAWIE USTALENIA WYSOKOŚCI NIEKTÓRYCH MORSKICH OPŁAT PORTOWYCH

Na podstawie art. 4, 8 i 9 ustawy z dnia 25 lipca 1924 r. o morskich opłatach portowych (Dz. U. R. P. Nr. 79, poz. 764) zarządza się co następuje:

§ 1. Niżej wymienione morskie opłaty portowe ustala się w wysokości następującej:

I. Opłaty portowe (za wejście i wyjście).

1. Od statków przychodzących do portu lub wychodzących z portu pobiera się za każdy m³ pojemności netto:

a) od statków próżnych, z balastem i wyładowujących do 25% pojemności netto oraz od statków pasażerskich, przy wejściu i wyjściu po Zł 0.06

b) od statków wyładowujących lub załadowujących powyżej 25% pojemności netto po . . Zł 0.12

2. Dla statków kursujących na linjach żeglugi regularnej taryfa wymieniona w ust. 1 zmniejsza się o 40%

Uwaga: Za linję żeglugi regularnej uważa się taką komunikację okrętową, która odbywa się podług planu ułożonego i przedstawionego w Urzędzie Morskim przynajmniej na 2 miesiące naprzód, przyczem statki są zobowiązane do przyjmowania ładunku drobnicowego.

3. Dla statków kursujących nieregularnie taryfa wymieniona w ust. 1 zmniejsza się:

a) poczynając od 6-go wejścia do portu w ciągu jednego roku kalendarzowego o 10%

b) poczynając od 11-go wejścia do portu w ciągu jednego roku o 20%

4. Statki zatrzymujące się na redzie i tu uskuteczniające odprawę pasażerów lub przeładunek uiszczają opłatę ustaloną w ust. 1, 2 i 3 zmniejszoną o. 50%

5. Statki kursujące na linjach żeglugi regularnej, o ile stale zachodzą i do Gdyni i do Gdańska uiszczają opłatę ustaloną w ustępie 2 i 4 zmniejszona o 50%

6. Od statków kursujących na linjach żeglugi regularnej, odwiedzających port dwukrotnie w czasie tej samej pełnej podróży, pobiera się opłatę tylko przy pierwszem wejściu do portu.

II. Opłaty od ładunku.

1. Od załadowanego lub wyładowanego towaru pobiera się opłatę w zależności od zaszeregowania go do jednej z niżej wymienionych grup, mianowicie:

grupa A: fosforyty, kamienie brukowe, ziemia, piasek, żwir — prócz gatunków specjalnych, węgiel, koks, brykiety węglowe, sole potasowe, rudy oraz pokrewne surowce hutnicze, piryty — za każdą tonę (1.000 kg) Z. 0.25

grupa B: zboże, strączkowe, ziemniaki, przetwory ziemniaczane, sól, makuchy, wytłoczyny, otręby, melasa, kości, śrut i mączka kostna, żużle Thomasa, siano, słoma, trawa morska, cement, gips, marmur ociosany lecz nieoszlifowany, cegła, dreny, dachówki, asfalt, ropa naftowa, nafta, olej gazowy, opałowy i wrzecionowy, nawozy azotowe, saletra, soda, bisulfat sodu, żelazo i stal fasonowa, szyny żelazne i stalowe, blachy, rury, drut, żelastwo, cynk i ołów surowe, smoła, żywica — za każdą tonę 1.000 kg) . . . . Zł 0.50

grupa C: ryż surowy, mąka wszelka, słód, cukier, nasiona oleiste, siarka, kory garbarskie, celuloza, papier gazetowy, tektura, za każdą tonę (1.000 kg) . . . . Zł 0.75

grupa D: drzewo nieobrobione i nawpółobrobione (prócz drzewa egzotycznego) jak kloce, podkłady, slipry, kopalniaki, drzewo opałowe i papierówka — za każdy m³:
a) miękkie . . . . Zł 0.25
b) twarde . . . . Zł 0.50

grupa E: wszelkie towary wysyłane w partjach mniejszych niż 10 tonn, jak również towary niewymienione w grupach A, B, C, D, o ile ze względu na swoją naturę nie podlegają zaszeregowaniu do jednej z wymienionych grup — za każdą tonę (1.000 kg) . . . . Zł 1.00

2. Od towaru przeładowywanego bezpośrednio ze statku na statek pobiera się za wyładowanie i naładowanie łączną opłatę ustaloną w ust. 1 zmniejszoną o 50%

3. Od towaru przewożonego w żegludze przybrzeżnej pomiędzy portami i punktami wybrzeża polskiego i gdańskiego taryfa wymieniona w ust. 1 wzgl. 2 zmniejsza się o 50%

4. Od towaru przewiezionego drogą morską, następnie wywożonego tąż samą drogą nie później jak w dwa miesiącce od daty przywiezienia, pobiera się opłatę tylko przy wyładunku. Termin dwumiesięczny przedłuża się o czas przerw w nawigacji, spowodowanych siłą wyższą, jak zamarznięcie portu wyjścia lub przeznaczenia i t. p.

III. Opłaty pasażerskie.

Za wylądowanie lub przyjęcie na pokład pasażerów każdorazowo pobiera się od osoby:

a) w żegludze przybrzeżnej pomiędzy punktami wybrzeża polskiego i gdańskiego . . . . Zł 0.05

b) w żegludze zagranicznej niezależnie od klas . Zł 0.50

IV. Opłaty ryczałtowe.

1. Roczne:

Od statków, stale używanych w obrębie portu, w żegludze przybrzeżnej do miejscowości, położonych na wybrzeżu polskiem i gdańskiem, jak również od holowników i statków rybackich mogą być pobierane roczne opłaty ryczałtowe, za każdą jednostkę iloczynu, otrzymanego z pomnożenia największej długości przez największą szerokość (w metrach):

a) od statków o napędzie mechanicznym . . . . Zł 5.—

b) od statków nie posiadających napędu mechanicznego . . . . Zł 2.—

c) od statków rybackich o napędzie mechanicznym lub bez . . . . Zł 0.30

2. Jednorazowe:

Jednorazową opłatę ryczałtową pobiera się:

a) od statków parowych, motorowych i żaglowych długości od 6 do 10 metrów . . . . . . Zł 5.—

b) od statków parowych, motorowych i żaglowych długości ponad 10 do 20 metrów . . . . Zł 10.—

c) od holowników wszelkiej wiekości . . . . . . Zł 50.—

d) od statków rybackich:

aa) o pojemności i ponad 150 m³ netto . . . . Zł 15.—

bb) wszelkich innych . . . . Zł 1.50

e) od kryp, barek, pontonów i t. p. . . . . . . Zł 10.—

f) od cudzoziemskich statków pasażerskich przywożących wycieczki, a zatrzymujących się w porcie w celach turystycznych nie dłużej niż 3 doby, za każdą rozpoczętą dobę . . . . . Zł 100.—

3. Opłaty ryczałtowe obejmują opłaty za wejście i wyjście, pilotowe, za światła i boje, oraz w portach stanowiących własność państwa, postojowe i przystaniowe, a w stosunku do statków uiszczających jednorazowe opłaty ryczałtowe według ust. 2 p. f. — również inne opłaty ustalone w niniejszej taryfie, z wyjątkiem opłat za korzystanie z holowników.

4. Statki rybackie, uiszczające roczne opłaty ryczałtowe w jednym z portów polskich wolne są w innych portach polskich od opłat ustalonych w pozycjach I, IV, V, VI, VII i VIII.

V. Opłaty postojowe.

1. Od statków przebywających w porcie dłużej niż jeden miesiąc, a nie uiszczających opłat ryczałtowych rocznych, pobiera się za każdy rozpoczęty miesiąc ponad jeden:

a) od statków podlegających pomiarom morskim (ustawa z dnia 17 maja 1927 r. o pomiarze morskich statków handlowych) — za każdy metr³ pojemności netto . . . . Zł 0.04

b) od statków niepodlegających pomiarom morskim za każdą tonnę ładowności . . . . Zł 0.20

2. Dla statków przebywających w swych portach macierzystych taryfa wymieniona w ust. 1 p. a) zmniejsza się o 50%

VI. Opłaty przystaniowe.

1. Za korzystanie z przystani pobiera się od statków bezpośrednio leżących u przystani za każdy metr długości przystani zajętej przez statek i za każdą rozpoczętą dobę . . . . Zł 0.08

2. Od statków stojących obok wyżej wymienionych pobiera się za każdy metr długości statku, za każdą rozpoczętą dobę . . . . Zł 0.03

VII. Opłaty pilotowe.

1. Od statków ponad 100 tonn pojemności netto pobiera się za wejście i wyjście łącznie:

a) od statków o pojemności do 1000 m³ netto . . Zł 30.—

b) od statków o pojemności od 1000 m³ do 2000 m³ netto . . . . Zł 60.—

c) od statków o pojemności ponad 2000 m³ netto:

aa) za pierwsze 2000 m³ . . . . Zł 60.—

bb) za każde rozpoczęte następne 500 m³ . . Zł 15.—

2. Za każde przeprowadzenie statku wewnątrz portu z jednego miejsca na drugie, wykonane na żądanie kapitana statku, pobiera się 40% opłat ustalonych w ust. 1.

3. Od statków:

a) linji regularnej,

b) zachodzących do portu w celach remontu, uzupełnienia zapasu paliwa, żywności i innych niezbędnych materjałów wyekwipowania, o ile pobyt w porcie ograniczają do czasu niezbędnego dla wykonania tych czynności i o ile nie wykonywują pozatem żadnych innych czynności handlowych,

c) prowadzonych przez kapitanów, którzy złożyli w miejscowym kapitanacie portu egzamin pilotowy

taryfa opłat ustalonych w ust. 1 wzgl. 2 zmniejsza się o 50%

4. Za niewykorzystanie pilota w czasie zamówionym za każde rozpoczęte pół godziny opóźnienia . . . . Zł 20.—

5. Za użycie holowników administracji portowej, za każdą rozpoczętą godzinę pracy holownika Zł 60.—

VIII. Opłaty za światła i boje.

Opłat za światła i boje nie pobiera się.

IX. Podstawy wymiaru opłat.

1. Za każde niepełne 1.000 kg ładunku pobiera się jak za pełne (poz. II).

2. Ładunki o wadze mniejszej niż 1.000 kg na jednym statku są zwolnione od opłat (poz. II).

3. Przywozu z połowu ryb do portu i wyładowania ich nie uważa się za czynność handlową; czynności te są wolne od opłaty, natomiast przewóz ryb z portu, jako ładunek, podlega opłacie według poz. II

4. Wszelkie opłaty według niniejszej taryfy winny być uiszczane przez kapitanów odnośnych statków lub ich właścicieli, względnie agentów.

X. Zwolnienia.

1. Od opłat są zwolnione:

a) okręty wojenne i statki szkolne,

b) wszelkie statki, będące własnością Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska, o ile nie są użyte do celów zarobkowych,

c) statki sportowe, o ile nie są użyte do celów zarobkowych,

d) statki zatrudnione przy budowie i konserwacji portu i jego urządzeń, o ile nie wykonują innych czynności zarobkowych,

e) wszelkie statki nie dłuższe niż 6 metrów.

2. Od opłat według poz. I zwolnione są:

a) statki przychodzące dla zasięgnięcia informacji lub otrzymania dyspozycji, a wychodzące z portów w przeciągu 48 godzin, nie wykonując żadnych handlowych czynności,

b) statki, które zachodzą do portu w celach remontu lub uzupełnienia zapasów paliwa lub żywności i niezbędnych materjałów wyekwipowania, pobyt ograniczają do czasu niezbędnego do wykonania tej czynności i nie wykonywują żadnych innych czynności handlowych,

c) statki, które szukają schronienia przed niepogodą i nie wykonywują żadnych handlowych czynności,

d) polskie statki turystyczne i wycieczkowe, które poza odprawą pasażerów nie wykonywują żadnych czynności handlowych.

3. Od opłat według poz. II zwolnione są:

a) ładunki, przeznaczone dla budowy i remontów portów i wybrzeża,

b) przedmioty, przeznaczone do własnych potrzeb statków stojących w porcie, poczta oraz bagaż pasażerski,

c) towary przeładowywane pomiędzy nabrzeżami portowemi a statkami przychodzącemi z Wisły lub wychodzącemi na Wisłę.

4. Od opłat według poz. III zwolnione są statki wykonywujące wycieczki morskie, urządzane staraniem organizacyj akademickich, szkolnych, kulturalno-oświatowych, sportowych i dobroczynnych.

5. Od opłat według poz. V zwolnione są statki będące w remoncie.

6. Od opłat według poz. VII zwolnione są:
a) statki zatrzymujące się na redzie,
b) statki turystyczne i wycieczkowe, które poza odprawą pasażerów nie wykonywują żadnych czynności handlowych; zwolnienie to nie dotyczy jednakże opłat za korzystanie z holowników.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1932 r. Równocześnie tracą moc obowiązującą rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu: z dnia 27 marca 1925 r. (Dz. U. R. P. Nr. 36, poz. 251), z dnia 2 czerwca 1925 r. (Dz. U. R. P. Nr. 56, poz. 405), z dnia 27 lutego 1926 r. (Dz. U. R. P. Nr. 22, poz. 137), z dnia 29 lutego 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 28, poz. 264), z dnia 12 maja 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 56, poz. 535), z dnia 21 sierpnia 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 81, poz. 716), z dnia 28 lutego 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 20, poz. 174), z dnia 28 sierpnia 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 62 poz. 497) oraz § 11 rozporządzenia z dnia 27 marca 1925 r. (Dz. U. R. P. Nr. 38, poz. 268).

Minister Przemysłu i Handlu: **Zarzycki**
Minister Skarbu: **Jan Piłsudski.**

STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA LUTY

I. – UWAGI OGÓLNE

Wyniki pracy portu gdyńskiego w lutym potwierdzają te spostrzeżenia, które nasunęły się przy badaniu obrotów towarowych i ruchu statków w ostatnich miesiącach. Daje się zauważyć mianowicie dalszy spadek obrotów towarami masowemi, natomiast wzrastają obroty wysokocenną drobnicą. Charakterystyczne cechy zimowego okresu żeglugi na Bałtyku nie uległy w lutym zmianie, —szereg północnych portów był nadal nieczynny z powodu lodów, co musiało się odbić na obrotach portów pozostałych. Dalsze natężenie przesilenia przemysłu krajowego wywołało zupełny brak w przywozie surowców hutniczych, zaś przewidywany brak zapotrzebowania na nawozy sztuczne ze strony rolników, wpłynął decydująco na liczby przywozu żużli Thomasa i fosforytów.

Ogólne obroty towarowe w porcie gdyńskim wyniosły w lutym 301.162'3 t (291.303'9 t) wykazując w porównaniu ze styczniem ogólny spadek o 79.252'7 t. Zmniejszenie to przypada całkowicie na wywóz (288.232 t w lutym wobec 372.963 t w styczniu) natomiast przywóz wzrósł (12.930'3 t, wobec 7.213'1 t) przyczem, jak to wykazują szczegółowe dane, na wzrost ten złożyły się artykuły drobnicowe, będące szczególnie cennym nabytkiem dla portu.

R u c h s t a t k ó w w lutym również spadł zarówno pod względem ilości statków, jak i tonażu ich. Przybyło statków 188 (w styczniu 220) o pojemności 159.795 nrt. (w styczniu 206.871) wyszło również 188 (215) o pojemn. 162.304 (204.237). Wyniki te wykazują pewną poprawę w stosunku do lutego roku ubiegłego (176 statków o pojemności 157.423 nrt na wejściu oraz 167 statków o pojemności 151.884 nrt na wyjściu). Należy zaznaczyć, że w lutym port gdyński wzbogacił się o 8 nowych linij regularnych (p. kronikę portową) co pozostaje w ścisłej łączności ze wzroste obrotów drobnicą. Przeciętny tonaż statków wyniósł w lutym 856'6 t. Kolejność bander uległa zmianie na nieco dalszych miejscach, a mianowicie ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Danja, Niemcy, Norwegja i Estonja.

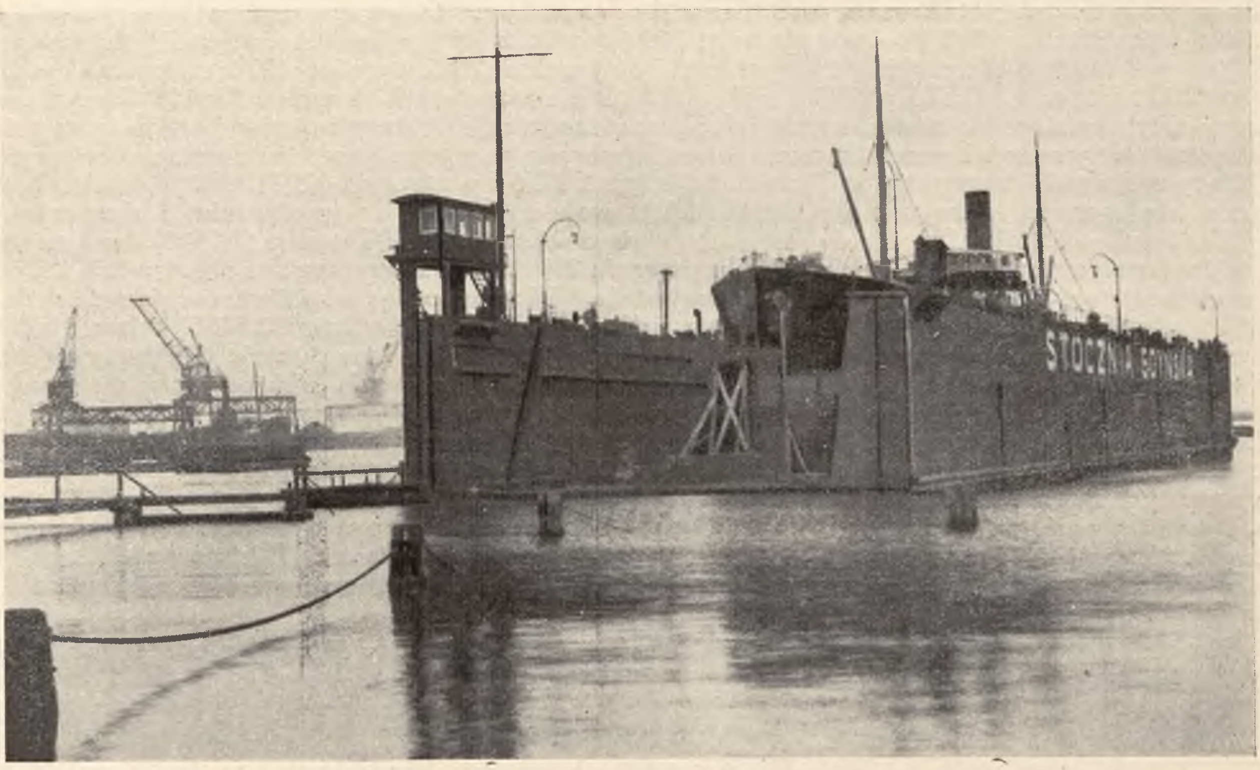
O b r o t y t o w a r o w e z a m o r s k i e identyfikują się w lutym z ogólnemi obrotami, gdyż obrotów przybrzeżnych i z wnętrzem kraju drogą wodną nie było zupełnie. W p r z y w o z i e wzrost wykazują następujące pozycje: owoce świeże (1.724'3 twobec 398'8 w styczniu) kawa, kakao, herbata (382'7 t wobec 184'8 t) korzenie (47'9 wobec 10'3 t) migdały i orzechy (15'4 t—w styczniu nic) tytoń (1.666'3 t wobec 395 t) masa drzewna (201'7 t—w styczniu nic) oleje roślinne (88'8 wobec 8'4 w styczniu) tłuszcze roślinne (25'4 t—w styczniu nic) bawełna (949'6 wobec 321'8 t) wełna (282'2 t wobec 170'6 t) tłuszcze zwierzęce surowe (65'6 t wobec 1'3 t) skóry (75'9 t wobec 21'6)oleje smarowe (90'7 t wobec 27'9 t). Wszystkie wymienione artykuły stanowią omawianą powyżej cenną drobnicę, a dlatego ważnem jest każdy nawet niewielki wzrost przywozu ich przez Gdynię. Poważną pozycję zaczyna stanowić w obrotach portowych papier, idący z Finlandji tranzytem na Lewant (w lutym 1.400'6 t w styczniu 472'9). Na poziomie ub. m. utrzymała się pozycja przywozu śledzi (1.440'2 t wobec 1.378 t w styczniu) i siemienia lnianego (520 t wobec 500 t). Ukazała się po przerwie zimowej partja żużli Thomasa (2.750 t), brak natomiast fosforytów (w styczniu 2.032 t) i garbników (w styczniu 200 t). Złomu przywieziono w lutym 135'1 t, co jest równoznaczne z zupełnym brakiem złomu w przywozie. W w y w o z i e poważne zmniejszenie wykazuje pozycja węgla eksportowego (243.894'6 t w lutym, wobec 329,532'3 t) i cukru (12.534'5 wobec 18.987'3 t), różnica tych dwóch pozycyj stanowi o spadku wywozu w lutym, gdyż inne pozycje utrzymały się na poziomie styczniowym, a niektóre wykazują nawet znaczny wzrost. Na poprzednim poziomie utrzymały się: bekony (4.793 t wobec 4.145'8 w styczniu), wędliny (713'1 t wobec 532 t) słupy telegraficzne (356'1 t wobec 351'8 t) i węgiel brunkowy (11.641'5 t wobec 12 249'5 t). Wzrost wykazują: zboże 1.060 t wobec 125t), cynk (3.221'2 t wobec 601'7 t) papier tranzytowy (1.075'5 wobec 534'5) wyroby gumowe (110'4 wobec 29'1). Brak zupełny w lutym melasy (w styczniu 1.100 t) natomiast zjawił się szereg nie figurujących w styczniu pozycji: nawozy azotowe (4.350 t) szyny kolejowe (1.471'4 t) oraz szereg wogóle dotychczas nie notowanych: chlorek wapnia (49'9 do Szwecji) amoniak (50 t do Danji) wełna drzewna (57 t do Anglji) kazeina (30 t do Estonji) otręby ryżowe (50'1 do Niemiec) — są to pozycje drobne, lecz mające sporo znaczenia jako cenne drobnicowe ładunki eksportowe.

R u c h p a s a ż e r s k i nie wykazał większych zmian: przyjechały 183 osoby (w styczniu 15) wyjechały 351 (w styczniu 226).

II. — RUCH STATKÓW
(movement of ships)

	Przyszło statków: (ships incoming)			Wyszło statków: (ships outgoing)			Suma rubr. 3 i 6	Kolejne miejsce (place occupied)
	ogółem (total)	w tem z ład. (loaded)	o ogól. pojemn. n r t	ogółem (total)	w tem z ład. (loaded)	o ogól. pojemn. n r t		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska	**26**	**11**	**36.541**	**25**	**25**	**32.416**	**68.957**	**2**
W. M. Gdańsk	—	—	—	—	—	—	—	—
Anglja	2	2	3.394	2	2	3.394	6.788	9
Bolivia	—	—	—	—	—	—	—	—
Brazylja	—	—	—	1	—	2.701	2.701	14
Czechosłowacja	—	—	—	—	—	—	—	—
Danja	20	5	17.988	19	16	17.728	35.716	3
Estonja	10	—	6.671	11	11	7.746	14.417	6
Finlandja	3	3	4.029	3	2	4.029	8.058	8
Francja	3	2	2.613	3	2	2.613	5.226	12
Grecja	—	—	—	—	—	—	—	—
Holandja	5	5	3.249	5	3	3.249	6.498	10
Islandja	—	—	—	—	—	—	—	—
Litwa	—	—	—	—	—	—	—	—
Łotwa	6	—	5.491	4	4	4.342	9.833	7
Niemcy	34	12	16.211	34	26	15.535	31.746	4
Norwegja	17	9	13.760	18	13	16.314	30.074	5
Rosja (Z. S. S. R.)	—	—	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am.	1	1	3.113	1	1	3.113	6.226	11
Szwecja	61	8	46.735	61	58	46.013	92.748	1
Węgry	—	—	—	—	—	—	—	—
Włochy	—	—	—	1	1	3 111	3.111	13
RAZEM:	188	58	159.795	188	164	162.304	322.099	—
miesiąc poprzedni:	220	41	206.871	215	192	204.237	411.108	—
ten sam miesiąc roku poprzedniego	176	56	157.423	167	137	151.884	309.307	—

UWAGI: *a)* średni tonaż statku, zawijającego do portu w Gdyni w lutym: 856·6 nrt;
b) średnia ilość statków, przebywająca jednocześnie w porcie: 21;
c) średni postój statku: 6.54 godzin.



Dok pływający Stoczni Gdyńskiej.

III. — OBRÓT TOWARÓW

(goods turnover)
(ton)

1. — Obrót zamorski

(overseas traffic)

A. — Przywóz

(imports)

poz. tar. cel.		*Luty* (February)	*Styczeń* (January)	*Od początku roku* (January-February)
	Cały przywóz	**12.930·3**	**7.213·1**	**20·143·4**
	I. — Produkty spożywcze i zwierzęta (foodstuffs & live animals)	**5.728·6**	**2.796·9**	**8.525·5**
	w tem m. in.:			
2/2	— **Ryż surowy** (rice)	—	—	—
3/1	— **Mąka** (wszelka) (flour)	**0·3**	—	**0·3**
	Stany Zjedn. Am.	0·3	—	0·3
6/3	— **Owoce połud. świeże** (fresh fruits)	**1.724·3**	**398·8**	**2.123·1**
	Anglja	289·4	63·8	353·2
	Danja	130·2	18·1	148·3
	Francja	87·3	19·3	106·6
	Hiszpanja	471·8	15·—	486·8
	Holandja	27·1	15·—	42·1
	Niemcy	30·1	15·5	45·6
	Palestyna	91·—	115·5	206·5
	Stany Zjedn. Am.	416·1	64·3	480·4
	Włochy	181·3	72·3	253·6
7/1	— **Owoce połud. suszone** (dried fruits)	**426·7**	**405·3**	**832·—**
	Anglja	4·8	—	4·8
	Danja	—	10·6	10·6
	Francja	8·9	—	8·9
	Holandia	31·5	—	31·5
	Stany Zjedn. Am.	381·5	394·7	776·2
12/1-2	— **Orzechy i migdały** (nuts & almonds)	**15·4**	—	**15·4**
	Ekwador	14·9	—	14·9
	Indje Holenderskie	0·5	—	0·5
15/3	— **Korzenie** (spices)	**47·9**	**10·3**	**58·2**
	Anglja	—	2·7	2·7
	Francja	—	3·—	3·—
	Holandja	34·5	4·6	39·1
	Indje Holenderskie	7·2	—	7·2
	Jamajka	1·3	—	1·3
	Kongo Belgijskie	0·5	—	0·5
	Zanzibar	4·4	—	4·4
18/1	— **Kawa** (coffee)	**100·8**	**71·5**	**172·3**
	Anglja	9·4	1·9	11·3
	Brazylja	16·—	7·5	23·5
	Danja	—	15·—	15·—
	Holandja	75·4	47·1	122·5
19/1	— **Kakao (w ziarnkach)** (cocoa)	**220·—**	**104·5**	**324·5**
	Anglja	25·5	—	25.5
	Francja	3·—	3·6	6·6
	Holandja	191·5	65·6	257·1
	Stany Zjedn. Am.	—	35·3	35·3
20/1	— **Herbata** (tea)	**61·9**	**8·9**	**70·8**
	Anglja	42·9	8·—	50·9
	Holandja	17·4	0·9	18·3
	Indje Brytyjskie	0·4	—	0·4
	Jawa	1·2	—	1·2

poz. tar. cel.			*Luty* (February)	*Styczeń* (January)	*Od początku roku* (January—February)
21/1	— **Tytoń** (tobacco)		**1.666·3**	**395·—**	**2.061·3**
		Algier	168·2	—	168·2
		Anglja	92·7	76·	168·7
		Belgja	64·—	—	64·—
		Danja	—	10·2	10·2
		Francja	102·3	20·3	122·6
		Holandja	0·2	0·4	0·6
		Stany Zjedn. Am.	—	288·1	288·1
		Włochy	1.238·9	—	1.238·9
21/6	— **Papierosy** (cigarettes)		**0·3**	**0·2**	**0·5**
		Holandja	0·2	—	0·2
		Niemcy	0·1	0·2	0·3
24/2	— **Konserwy owocowe** (preserved fruits)		**4·5**	**0·1**	**4·6**
		Anglja	—	0·1	0·1
		Niemcy	4·5	—	4·5
24/7a	— **Mleko skondensowane** (condensed milk)		—	**0·9**	**0·9**
		Francja	—	0·9	0·9
27/1	— **Napoje alkoholowe prócz wina** (alcohols, wine excepted)		**3·1**	**5·7**	**8·8**
		Anglja	0·8	1·3	2·1
		Francja	2·2	4·2	6·4
		Niemcy	0·1	0·2	0·3
28/1	— **Wina** (wine)		**7·6**	**11·9**	**19·5**
		Francja	7·6	11·8	19·4
		Włochy	—	0·1	0·1
35/1	— **Sery** (cheese)		**0·3**	—	**0·3**
		Holandja	0·1	—	0·1
		Włochy	0·2	—	0·2
37/1	— **Ryby** (fishes)		**9·—**	**5·8**	**14·8**
		Francja	5·9	—	5·9
		Holandja	0·5	0·9	1·4
		Norwegja	2·6	4·9	7·5
37/4a	— **Śledzie** (herrings)		**1.440·2**	**1.378·—**	**2.818·2**
		Holandja	75·8	116·3	192·1
		Norwegja	1.364.4	1.260·8	2.625·2
		Szwecja	—	0·9	0·9
II.	**— Produkty zwierzęce i wyroby z nich** (animal products) w tem m. in.:		**2.906·4**	**2.054·9**	**4.961·3**
41/2	— **Fosforyty** (phosphates)		—	**2.032·—**	**2.032·—**
		Belgja	—	2.032·—	2.032·—
41/2	— **Żużle Thomasa** (Thomas slag)		**2.750·—**	—	**2.750·—**
		Belgja	2.750·—	—	2.750·—
44/1	— **Jelita** (casings)		**12·7**	—	**12·7**
		Danja	9·6	—	9·6
		Stany Zjedn. Am.	3·1	—	3·1
51/1a	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** (row fats)		**65·6**	**1·3**	**66·9**
		Anglja	33·—	1·3	34·3
		Argentyna	12·1	—	12·1
		Belgja	2·4	—	2·4
		Danja	18·1	—	18·1
55/1	— **Skóry** (hides & skins)		**75·9**	**21·6**	**97·5**
		Angja	0·2	—	0·2
		Brazylja	10·9	—	10·9
		Danja	11·9	—	11·9
		Niemcy	36·1	—	36·1
		Stany Zjedn. Am.	16·8	11·2	28·—
		Syrja	—	10·4	10·4

poz. tar. cel.			*Luty* (February)	*Styczeń* (January)	*Od początku roku* (January-February)
56/1–8	— **Futra** (furs)		**2·1**	—	**2·1**
		Stany Zjedn. Am. . . .	2·1	—	2·1
57/4 6	— **Wyroby skórzane** (leather goods)		**0·1**	—	**0·1**
		Anglja	0·1	—	0·1
III.	**— Materjały i wyroby drzewne** (timber & wood ware) w tem m. in.:		**524·6**	**508·2**	**1.032·8**
58/4a,b	— **Kora drzewa korkowego** (corkwoodbark)		—	**2·5**	**2**
		Francja	—	2·5	2·5
61	— **Wyroby z drzewa** (wood products)		**0·3**	**3·–**	**3·3**
		Anglja	0·3	3·—	3·3
62/4	— **Nasiona** (seeds various)		**4·3**	**2·7**	**7·—**
		Danja	3·3	—	3·3
		Francja	1·–	2·7	3·7
62/5f	— **Siemię lniane** (flax seeds)		**520·–**	**500·—**	**1.020·—**
		Argentyna	520·—	500·—	1.020·–
IV.	**— Materjały budowlane i wyroby ceramiczne** (building materials & ceramic products) w tem m. in.:		**44·1**	**8·3**	**52·4**
65/1	— **Glinka porcelanowa** (porcelain clay)		**19·7**	—	**19·7**
		Angja	19·7	—	19·7
65 6	— **Cement** (cement)		**23·8**	—	**23·8**
		Danja	10·1	—	10·1
		Francja	10·1	—	10·1
		Stany Zjedn. Am. . . .	3·6	—	3·6
66/1	— **Piasek** (sand)		**0·6**	**4·7**	**5·3**
		Francja	—	4·7	4·7
		Stany Zjedn. Am. . . .	0·6	—	0·6
69/1—3	— **Azbest** (asbestos)		—	**0·3**	**0·3**
		Anglja	—	0·3	0·3
73/1—5	— **Wyroby ceramiczne** (ceramic wares)		—	**3·3**	**3·3**
		Chiny	—	3·3	3·3
V.	**— Paliwa, asfalt, smoły i produkty z nich** (fuel & products) w tem m. in.:		**111·1**	**53·8**	**164·9**
81	— **Oleje** (oils)		**90·7**	**27·9**	**118·6**
		Anglja	7·1	—	7·1
		Belgja	5·1	—	5·1
		Danja	1·4	—	1·4
		Niemcy	—	9·—	9·—
		Stany Zjedn. Am. . . .	77·1	18·9	96·—
82/1	— **Żywica** (resin)		**0·1**	**5·6**	**5·7**
		Stany Zjedn. Am. . . .	—	5·6	5·6
		Włochy	0·1	—	0·1
85/1	— **Smary** (lubricating oils)		**11·7**	**1·—**	**12·7**
		Anglja	11·7	0·8	12·5
		Stany Zjedn. Am. . . .	—	0·2	0·2
87/2	— **Kauczuk** (rubber)		**0·1**	**6·9**	**7·—**
		Anglja	—	6·9	6·9
		Niemcy	0·1	—	0·1
88/1—6	— **Wyroby gumowe** (rubber goods)		**8·5**	**12·4**	**20·9**
		Stany Zjedn. Am. . . .	8·5	12·4	20·9

poz. tar. cel.			*Luty* (February)	*Styczeń* (January)	*Od początkuroku* (January-February)
VI.	**— Materjały i przetwory chemiczne** (chemicals) w tem m. in.:		**189·5**	**210·9**	**400·4**
112	— **Przetwory chemiczne** (chemicals)		—	**0·5**	**0·5**
		Danja	—	0·5	0·5
103/3	— **Saletra** (salpetre)		**16·6**	—	**16·6**
		Angja	16·6	—	16·6
117	— **Tłuszcze i oleje roślinne** (vegetable oils fats)		**114·2**	**8·4**	**122·6**
		Angja	35·7	—	35·7
		Holandja	78·5	8·4	86·9
119—120	— **Artykuły kosmetyczne** (cosmetics)		**0·1**	**0·4**	**0·5**
		Holandja	0·1	—	0·1
		Niemcy		0·1	0·1
		Stany Zjedn. Am.	—	0·3	0·3
124/2	— **Garbniki** (tanning extracts)		—	**200·—**	**200·—**
		Argentyna	—	200·—	200·—
125/2	— **Glinka farbiarska** (clay)		**56.—**	—	**56·—**
		Stany Zjedn. Am.	56·—	—	56·—
137/1	— **Farby** (colours)		**2·6**	**1·6**	**4·2**
		Anglja	—	1·5	1·5
		Danja	0·5	0·1	0·6
		Niemcy	2·1	—	2·1
VII.	**— Rudy, metale i wyroby z metali** (ores, metals & metal products) w tem m. in.:		**535·5**	**550·8**	**1.086·3**
142/1—3	— **Żelastwo (złom)** (scrap iron)		**135·1**	**353·2**	**488·3**
		Danja	135·1	353·2	488·3
143/1a	— **Miedź** (copper)		**254·2**	**96·6**	**350·8**
		Anglja	106·8	91·5	198·3
		Belgja	101·7	—	101·7
		Niemcy	30·5	—	30·5
		Stany Zjedn. Am.	15·2	5·1	20·3
144/1	— **Cyna** (tin)		—	**10·2**	**10·2**
		Niemcy	—	10·2	10·2
153/1—10	— **Wyroby żelazne i stalowe** (iron & steel products)		**3·8**	**7·8**	**11·6**
		Anglja	—	3·3	3·3
		Danja	2·5	—	2·5
		Niemcy	—	1.2	1·2
		Stany Zjedn. Am.	1·3	3.3	4·6
156/11	— **Materjały i przewody elektryczne** (electric products)		**7·8**	**17·1**	**24·9**
		Anglja	—	15·3	15·3
		Holandja	0·4	—	0·4
		Stany Zjedn. Am.	7·4	1·4	8·8
		Szwecja	—	0·4	0·4
167/1—50	— **Maszyny, aparaty, oraz ich części** (machinery)		**119·—**	**23·1**	**142·1**
		Anglja	2·8	0·5	3·3
		Francja	0·2	6·1	6·3
		Holandja	7·2	—	7·2
		Niemcy	103·1	—	103·1
		Stany Zjedn. Am.	5·5	16·5	22·—
		Szwecja	0·2	—	0·2
169/9	— **Maszyny do pisania, rachowania i części** (typewriters & parts)		**4·7**	**8·9**	**13·6**
		Stany Zjedn. Am.	4·7	8·9	13·6

poz. tar. cel.			Luty (February)	Styczeń (January)	Od początku roku (January)
169/11	— **Aparaty fotograficzne, filmy i płyty** (photographical apparatus)		**2·3**	**5·8**	**8·1**
		Stany Zjedn. Am.	2·3	5·8	8·1
173/8—13	— **Samochody, motocykle, oraz ich części** (motor cars & parts)		**8·6**	**28·1**	**36·7**
		Anglja	0.2	—	0·2
		Danja	2·3	15·7	18·—
		Stany Zjedn. Am.	6·1	12·4	18·5
VIII.	— **Papier, wyroby z papieru i wytwory sztuki drukarskiej** (paper & paper wares)		**1.603·7**	**519·5**	**2.123·2**
	w tem m. in.:				
176/2	— **Masa drzewna (celuloza)** (cellulose)		**201·7**	**45·9**	**247·6**
		Finlandja		45·9	45·9
		Szwecja	201·7	—	201·7
177/3	— **Fibra** (fibre)		**1·—**	**0·1**	**1·1**
		Anglja	0·6	—	0·6
		Niemcy	0·4	—	0·4
		Stany Zjedn. Am.	—	0·1	0·1
177/4—6	— **Papier i obcinki papierowe** (paper)		**1.400·6**	**472·9**	**1.873·5**
		Estoja	41·6	—	41·6
		Finlandja	1.356·—	456·3	1.812·3
		Stany Zjedn. Am.	3·—	16·6	19·6
178/1—4	— **Książki i broszury** (books)		**0·4**	**0·6**	**1·—**
		Anglja	—	0·1	0·1
		Stany Zjedn. Am.	0.4	0·5	0·9
IX.	— **Materjały i wyroby włókniste** (textiles & textile products)		**1 258·7**	**502·1**	**1.760·8**
	w tem m. in.:				
179/1	— **Bawełna** (cotton)		**949·6**	**321·8**	**1.271·4**
		Anglja	—	20·4	20·4
		Austrlja	50.5	—	50·5
		Danja	30·4	36·5	66·9
		Egipt	225·2	141·2	366·4
		Francja	—	52·1	52·1
		Niemcy	124·—	—	124·—
		Stany Zjedn. Am.	519·5	71·6	591·1
179/2	— **Juta** (jute)		**—**	**1·6**	**1·6**
		Anglja	—	1·6	1·6
181/1	— **Wełna** (wool)		**282·2**	**170·6**	**452·8**
		Anglja	194·4	3·3	197·7
		Australja	69·1	—	69·1
		Belgja	1·1	—	1·1
		Danja	—	22·4	22·4
		Niemcy	17·6	144·9	162·5
181 1	— **Sierść zwierzęca** (hair)		**3·1**	**—**	**3·1**
		Stany Zjedn. Am.	3·1	—	3·1
183/1	— **Przędza bawełniana** (cotton yarn)		**1·7**	**0·5**	**2·2**
		Anglja	1·7	0·5	2·2
187-189	— **Tkaniny** (textiles)		**1·7**	**—**	**1·7**
		Anglja	1·7	—	1·7
190	— **Sznury** (ropes)		**4·6**	**7·6**	**12·2**
		Anglja	4·6	—	4·6
		Niemcy	—	7·6	7·6
191 1	— **Worki** (bags)		**15·8**	**—**	**15·8**
		Holandja	2·9	—	2·9
		Stany Zjedn. Am.	12·9	—	12.9

poz. tar. cel.		Luty (February)	Styczeń (January)	Od początku roku (January-Fnbruary)
X. — Towary różne, oddzielnie niewymienione (various)		**28·1**	**7·7**	**35·8**
	Anglja	1·2	2·—	3·2
	Danja	2·—	—	2·—
	Finlandja	0·2	0·3	0·5
	Francja	14·4	0·3	14·7
	Holandja	0·2	2·3	2·5
	Stany Zjedn. Am.	10·1	2·8	12·9

B. — W y w ó z
(exports)

poz. tar. cel.			Luty (February)	Styczeń (January)	Od początkn roku (January-February)
	Cały wywóz		**288·232·—**	**372·963·—**	**661·195·—**
	I. — Produkty spożywcze i zwierzęta (foodstuffs & live animals) w tem m. in.:		**20.204·3**	**26.194·9**	**46.399·2**
1/1a	— **Żyto** (rye)		**1.060·—**	**125·—**	**1.185·—**
		Belgja	150·—	—	150·—
		Danja	700·—	125·—	825·—
		Holandja	210·—	—	210·—
2/1	— **Ryż wyłuszczony** (husked rice)		**171·3**	**247·1**	**418·4**
		Anglja	51·3	102·6	153·9
		Estoja	20·—	—	20·—
		Niemcy	100·—	—	100·—
		Turcja	—	144·5	144·5
3/1a	— **Mąka (wszelka prócz ryżowej)** (flour, rice flour expected)		**304·1**	**101·5**	**405·6**
		Anglja	304·1	101·5	405·6
3/1c	— **Mąka ryżowa** (rice flour)		**309·—**	**638·7**	**947·7**
		Anglja	254·—	—	254·—
		Niemcy	55·—	638·7	693·7
5/1a	— **Ziemniaki** (potatoes)		**82·2**	**62·5**	**144·7**
		Anglja	82·2	62·5	144·7
5/1b,e	— **Warzywa** (vegetables)		**16·4**	**48·3**	**64·7**
		Anglja	16·4	48·3	64·7
6/3	— **Owoce świeże** (fresh fruits)		**26·6**	**9·5**	**36·1**
		Anglja	—	9·5	9·5
		Danja	26·6	—	26·6
14/1	— **Grzyby suszone** (dried mushrooms)		**1·2**	**5·5**	**6·7**
		Stany Zjedn. Am.	1·2	5·5	6·7
22/1	— **Cukier** (sugar)		**12.534·5**	**18.987·3**	**31.521·8**
		Anglja	10.766·9	11.862·7	22.629·6
		Holandja	—	4.848·8	4.848·8
		Łotwa	1.767·6	—	1.767·6
		Szwecja	—	2.275·8	2.275·8
27/3	— **Spirytus** (spirits)		—	**17·3**	**17·3**
		Holandja	—	17·3	17·3
34/2a	— **Konserwy mięsne** (preserved meat)		**3·7**	**3·4**	**7·1**
		Anglja	3·7	3·4	7·1
34/4	— **Bekony** (bacon)		**4.793·—**	**4.145·8**	**8.938·8**
		Anglja	4.793·—	4.145·8	8.938·8
34/4	— **Wędliny (szynki)** (ham)		**713·1**	**532·—**	**1.245·1**
		Anglja	713·1	532·—	1.245·1
34/5	— **Ptactwo bite (drób)** (poultry)		**18·3**	**4·1**	**22·4**
		Anglja	18·3	4·1	22·4

poz. tar. cel.			*Luty* (February)	*Styczeń* (January)	*Od początku roku* (January-February)
35/5	— **Kazeina** (caseine)		**30·—**	—	**30·—**
		Estonja	30·—	—	30·—
37	— **Ryby** (fishes)		**0·7**	**1·2**	**1·9**
		Anglja	0·7	1·2	1·9
37/4	— **Śledzie** (herrings)		**82·1*)**	—	**82·1**
		Norwegja	82·1	—	82·1
39/1a	— **Jaja** (eggs)		**8·—**	**165·7**	**173·7**
		Anglja	8·—	165·7	173·7
39/2	—**Otręby ryżowe** (rice bran)		**50·1**	—	**50·1**
		Niemcy	50·1	—	50·1
39/4	— **Melasa** (molasses)		—	**1.100·—**	**1.100·—**
		Belgja	—	1100·—	1·100
II. — Produkty zwierzęce i wyroby z nich (animal products) w tem m. in.:			**1·3**	**0·4**	**1·7**
45/3	— **Szczecina** (bristle)		—	**0·2**	**0·2**
		Szwecja	—	0·2	0·2
55/1	— **Skóry** (skins & hides)		**1·3**	**0·2**	**1·5**
		Anglja	—	0·2	0·2
		Stany Zjedn. Am.	1·2	—	1·2
		Szwecja	0·1	—	0·1
III. — Materjały i wyroby drzewne (timber & wood ware) w tem m. in.:			**422·9**	**508·3**	**931·2**
58/1c	— **Deski i łaty** (boards)		—	**85·3**	**85·3**
		Stany Zjedn. Am.	—	85·3	85·3
58/1c	— **Słupy telegraficzne** (telegraph-poles)		**356·1**	**351·8**	**707·9**
		Anglia	356·1	331·8	707·9
59/2	— **Wełna drzewna** (wood wool)		**57·—**	—	**57·—**
		Anglja	57·—	—	57·—
59/5	— **Klepki** (plywood)		—	**30·—**	**30·—**
		Holandja	—	30·—	30·—
61	— **Wyroby z drzewa** (wood products)		—	**7·5**	**7·5**
		Anglja	—	6·6	6·6
		Grecja	—	0·9	0·9
61/2	— **Meble gięte** (bentwood furniture)		**7·5**	—	**7·5**
		Anglja	0·3	—	0·3
		Stany Zjedn. Am.	7·2	—	7·2
62	— **Nasiona** (seeds)		—	**15·—**	**15·—**
		Stany Zjedn. Am.	—	15·—	15·—
64/1	— **Wyroby koszykarskie** (basket wares)		**2·3**	**18·7**	**21·—**
		Stany Zjedn. Am.	2·3	18·7	21·—
IV. — Materjały budowlane i wyroby ceramiczne (building materials & ceramic products) w tem m. in.:			**5·3**	**5·6**	**10·9**
73/1—5	— **Wyroby ceramiczne** (ceramic wares)		—	**5·6**	**5·6**
		Stany Zjedn. Am.	—	5·6	5·6
77/1	— **Wyroby szklanne** (glass products)		**5·3**	—	**5·3**
		Anglja	5·3	—	5·3

*) reeksport

poz. tar. cel.			*Luty* (February)	*Styczeń* (January)	*Od początku roku* (January-February)
	V. — Paliwa, asfalt, smoły i produkty z nich (fuel & products)		**256.146·5**	**343.565·9**	**599.712·4**
	w tem m. in.:				
79/1	— **Węgiel kamienny** (coal)		**243.894·6**	**329.532·3**	**573.426·9**
		Algier	—	6 413·5	6.413·5
		Belgja		6.655·—	6.655·—
		Danja	43.580·6	73.664·—	117.244·6
		Estonja	—	4.091·—	4.091·—
		Finlandja		11.498·—	11.498·—
		Francja	7.215·—	—	7.215·—
		Holandja	5.745·—	20.035·5	25.780·5
		Islandja	5.500·—	—	5.500·—
		Litwa	—	6.686·—	6.686·—
		Łotwa	8.880·—	10 804·—	19.684.—
		Norwegja	59.434·—	61 958·—	121.392·—
		Szwecja	106.270·—	127.727·3	233.997 3
		Włochy	7.270·—	—	7.270·—
79/1	— **Węgiel bunkrowy** (bunker coal)		**11.641·5**	**12.249·5**	**23.891·—**
79/1	— **Brykiety** (briquettes)		**200·—**	**130·—**	**330·—**
		Holandja	—	30·—	30·—
		Łotwa	—	100·—	100·—
		Włochy	200·—	—	200·—
79/1	— **Koks** (coke)		**300·—**	**1.625·—**	**1.925·—**
		Danja	300·—	25·—	325.—
		Finlandja	—	400.—	400·—
		Łotwa	—	950·—	950·—
		Norwegja	—	250·—	250·—
88/1—6	— **Wyroby gumowe** (rubber goods)		**110·4**	**29·1**	**139·5**
		Anglja	91·1	27·1	118·2
		Danja	17·7	—	17·7
		Stany Zjedn. Am.	1·6	2·—	3·6
	VI. — Materjały i przetwory chemiczne (chemicals)		**5.445·5**	**1.500·2**	**6.945 7**
	w tem m. in.:				
89	— **Sól potasowa** (potassium salts)		**962·—**	**1.500·—**	**2.462·—**
		Belgja	962·—	—	962·—
		Hiszpanja	—	1.500·—	1.500·
98/2	— **Amonjak** (ammonia)		**50·—**	—	**50·—**
		Danja	50·—	—	50·—
98/5	— **Nawozy azotowe** (nitrates)		**4.020·—**	—	**4.020·—**
		Belgja	1.000·—	—	1·000·—
		Danja	730·—	—	730·—
		Hiszpanja	1.600·—	—	1.600·—
		Szwecja	690·—	—	690·—
103/3	— **Saletra wapniowa** (saltpetre)		**330·—**	—	**330·—**
		Szwecja	330·—	—	330·—
104/1b	— **Chlorek wapnia** (chloride of alcium)		**49·9**	—	**49·9**
		Szwecja	49·9	—	49·9
117/1	— **Oliwa** (olive oil)		—	**0·2**	**0·2**
		Szwecja	—	0·2	0·2
131/2	— **Biel cynkowa** (zinc white)		**16·2**	—	**16.2**
		Finlandja	16·2	—	16·2
132	— **Farby ołowiane** (lead dyes)		**17·4**	—	**17·4**
		Holandja	17·4	—	17·4
	VII. — Rudy, metale i wyroby z metali (ores, metals & metal products)		**4.839·2**	**613·4**	**5.452·6**
	w tem m. in.:				
140/3	— **Szyny kolejowe** (rails)		**1.471·4**	—	**1.471·4**
		Holandja	1.471·4	—	1.471·4

poz. tar. cel.		Luty (February)		Styczeń (January)		Od początku roku (January-February)	
147/4	— **Cynk** (zinc)		**3.221·2**		**601·7**		**3.822·9**
	Anglja	2.096·2		65·7		2.161·9	
	Finlandja	—		15·1		15.1	
	Holandja	830·—		120·4		950·4	
	Niemcy	295·—		250·5		545·5	
	Szwecja	—		150·—		150·—	
150/6	— **Rury żeliwne** (iron pipes)		**8·7**		—		**8·7**
	Estonja	8·7		—		8·7	
153/1—10	— **Wyroby stalowe i żelazne** (iron & steel products)		**8·2**		**9·7**		**17·9**
	Anglja	—		2·6		2·6	
	Estonja	7·6		—		7·6	
	Grecja	—		7·1		7·1	
	Holandja	0·6		—		0·6	
167/1—50	— **Maszyny, aparaty i części** (machinery)		**129·7**		**2·—**		**131·7**
	Anglja	129·3		—		129·3	
	Palestyna	0·4		—		0·4	
	Szwecja	—		2·—		2·—	

VIII. — Papier, wyroby z papieru i wytwory sztuki drukarskiej — 1.075·5 — 534·5 — 1.610·—

(paper & paper wares)

w tem m. in.:

poz. tar. cel.		Luty		Styczeń		Od początku roku	
177/4	— **Papier i obcinki papierowe** (paper)		**1.075·5**		**525·8**		**1.601·3**
	Egipt	1.024·4		214·9		1.239·3	
	Estonja	0·8		—		0·8	
	Litwa	—		0·4		0·4	
	Palestyna	48·—		—		48·—	
	Stany Zjedn. Am.	2·3		—		2·3	
	Syrja	—		0·6		0·6	
	Turcja	—		309·9		309·9	
178/3	— **Książki i broszury** (books)		—		**8·7**		**8·7**
	Stany Zjedn. Am.	—		8·7		8·7	

IX. — Materjały i wyroby włókniste — 52·1 — 32·9 — 85·—

(textiles & textile products)

w tem m. in.:

poz. tar. cel.		Luty		Styczeń		Od początku roku	
179/1	— **Bawełna** (cotton)		—		**4·3**		**4·3**
	Finlandja			4·1		4·1	
	Niemcy	—		0,2		0·2	
187—189	— **Tkaniny** (textiles)		**50·9**		**28·6**		**79·5**
	Anglja	44·8		28·4		73·2	
	Estonja	2·9		—		2·9	
	Holandja	3·2		0·2		3·4	
	— **Worki** (bags)		**1·2**		—		**1·2**
191/1	Belgja	1·2		—		1·2	

X. — Towary różne, oddzielnie niewymienione — 39·4 — 6·9 — 46·3

(various)

		Luty	Styczeń	Od początku roku
	Anglja	4·7	0·1	4·8
	Belgja	29·7*)	—	29·7
	Egipt	0·3	—	0·3
	Estonja	0·1	—	0·1
	Finlandja	0·1	3·4	3·5
	Francja	0·2	—	0·2
	Holandja	0·1	—	0·1
	Niemcy	2·1	—	2·1
	Stany Zjedn. Am.	2·1	3·4	5·5

C. — Ogólny obrót towarowy zamorski

(total overseas traffic)

luty 1932	301.162·3
styczeń 1932	380.176·1
luty 1931	291.303·9
od początku roku 1932	681.338·4

*) tytoń — reeksport.

2. — Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem.

(coastal traffic, Danzig included)

poz. tar. cel.		*Luty* (February)	*Styczeń* (January)	*Od początku roku* (January-February)
Przywóz (imports)		—	—	—
Wywóz (exports)		—	238·7	238·7
2/1	— **Ryż wyłuszczony** (husked rice)	—	37·7	37·7
124/2	— **Garbniki** (tanning extracts)	—	201·—	201·—
Razem (total)		—	238·7	238·7

3. — Ogólny obrót towarowy

(general goods turnover)

luty 1932	301.162·3
styczeń 1932	380.414·8
luty 1931	291.303·9
od początku roku 1932	681.577·1

IV. — RUCH PASAŻERÓW

(passenger traffic)

Ruch zamorski

	PRZYJECHAŁO (passengers incoming)					WYJECHAŁO (passengers outgoing)				
	styczeń 1932				Styczeń	styczeń 1932				Styczeń
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem	Razem	I kl.	II kl.	III kl.	Razem	Razem
ANGLJA	—	—	—	—	7	8	6	139	153	42
Cardiff	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
Hull	—	—	—	—	—	-	3	—	3	1
Londyn	—	—	—	—	7	7	3	139	149	41
DANJA	—	—	—	—	—		—	—	—	3
Kopenhaga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
HOLANDJA	1	—	—	1	4	—	—	—	—	—
Rotterdam	1	—	—	1	4	—	—	—	—	—
NORWEGJA	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Oslo	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
STANY ZJEDN. AM.	—	13	169	182	1	30	15	153	198	181
New York	—	13	169	182	1	30	15	153	198	181
SZWECJA	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Karlskrona	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Razem:	1	13	169	183	15	38	21	292	351	226

MIASTO PORTOWE GDYNIA

Miasto Gdynia w jego obecnym stanie jest pierwszą fazą organizmu gospodarczego, którego istotnem przeznaczeniem jest przeobrażenie się w sprawne i elastyczne narzędzie portu w Gdyni.

Podstawy gospodarcze tego organizmu zakłada organizm główny, z którym miasto jest funkcjonalnie związane, a więc — port.

Port zaś gdyński będzie portem *przeładunkowym* dla wywozu naszych artykułów masowych: węgla, żelaza, drzewa i szeregu produktów przemysłowych, a także wielu produktów rolnych; *tranzytowym* — dla obsługi krajów Europy i państw bałtyckich, — oraz nie ulega najmniejszej wątpliwości — że rozwinie się jako wielki *port składowy*, gdzie poważna ilość surowców lub półsurowców będzie wchłaniana przez przemysł miejscowy, by w uszlachetnionej formie wejść na rynki własne lub obce.

Z powyższego założenia nie trudno wyciągnąć wniosek, że portowe miasto Gdynia będzie wielkim organizmem gospodarczym, spełniającym szereg doniosłych prac i funkcyj, związanych z portem, jako najdonioślejszym organem współpracy gospodarstwa społecznego Polski z gospodarstwami różnych społeczności międzynarodowych.

Postarajmy się wyliczyć zasadnicze prace i zadania przyszłej wielkiej Gdyni: techniczna przeładunkowa praca portu będzie wymagała stałej armji pracy robotników portowych; organizacja zamiany transportu morskego na lądowy i odwrotnie — poważnego zastępu fachowców żeglugowych w postaci poważnej ilości firm i kompanij żeglugowych, spedycyjnych, maklerskich etc.; handel międzynarodowy powoła szeregi banków i domów handlowych; przemysł przetwórczy lub uszlachetniający — wytworzy kadry fachowców poszczególnych dziedzin przemysłu i zgrupuje na stałe poważne zastępy robotników i rzemieślników.

Przytoczone rozważania oparłem nie na teoretycznych przesłankach, lecz na obserwacji przejawów życia gospodarczego i społecznego dzisiejszej Gdyni. Port obecnie zatrudnia od 1500 do 3000 robotników zależnie od natężena pracy przeładunkowej i inwenstycyjnej; zalążki przemysłu przetwórczego — od 300 do 500 robotników i rzemieślników. Przeciętna zatrudnienia robotników w Gdyni w roku ub. wynosiła blisko 7½ tysiąca ludzi. W sezonie budowlanym Gdynia ściąga i daje pracę zastępowi, przewyższającemu 15.000 robotników.

Transport morski i handel zagraniczny zgrupował już w Gdyni szereg poważnych, nawet transoceanicznych przedsiębiorstw żeglugowych i placówek handlu zagranicznego. Sześć konsulatów państw morskich współdziała na terenie Gdyni nad rozwinięciem i pogłębieniem współpracy gospodarczej Rzeczypospolitej Polskiej ze społecznością międzynarodową.

W konsekwencji przeznaczenia portowego miasta Gdyni, które wywołuje, narzuca i pogłębia coraz wszechstronniejszy rozwój portu, wynika dla miasta cały szereg poważnych zagadnień — przedewszystkiem natury gospodarczej, które należy planowo i szybko rozwiązać.

Zagadnienia te dzielę na dwie grupy: na grupę spraw, związanych z budową rozwijającego się miasta, i na grupę spraw formowania się miasta jako organizmu gospodarczego skupienia ludności.

Pierwsza grupa — to inwestycje fundamentalne, a więc: budowa ulic, wodociągów i kanalizacji, elektryfikacja, budowa szkół powszechnych, szkół średnch, szpitala i domów Opieki Społecznej. Nazwy wymienionych inwestycyj mówią o ich przeznaczeniu; bez ich ufundowania nie można mówić o rozwoju a nawet o istnieniu miasta, jako miasta. Są one warunkiem „sine qua non" istnienia miasta portowego. Można sobie, nawet w dzisiejszych czasach, wyobrazić istnienie pięćdziesięcio — lub stutysięcznego miasta bez wodociągów, kanalizacji, elektryczności, lecz nie można poddawać w dyskusjach najmniejszej wątpliwości tezę o bezwzględnej konieczności istnienia obok nowożytnego portu 32-miljonowego państwa, miasta, któreby nie posiadało w sposób racjonalny rozwiązanego zagadnienia bezwzględnych warunków zdrowotności, hygieny, bezpieczeństwa i oświaty publicznej — a więc zdrowej wody, nieszwankującej kanalizacji sanitarnej, dostatecznego oświetlenia, nowoczesnego szpitala i szkół.

Z powołanych rozważań należy wyciągnąć dalsze konsekwencje. Wymienione inwestycje są bardzo kosztowne, dotychczas pochłonęły kilkadziesiąt miljonów złotych, za które wzniesiono urządzenia kanalizacyjne, wybudowano część najniezbędniejszych ulic, przeprowadzono częściową elektryfikację miasta i okolic i zbudowano kilka budynków użyteczności publicznej.

Rozumie się samo przez się, że przyszłych inwestycyj nie może wykonać na własny rachunek i z własnych funduszów nowopowstająca społeczność gminy, jeszcze płynna, w 95% składająca się z elementów, czerpiących swoje dochody z pracy. Interesy ogólnospołeczne i ogólnopaństwowe wymagają, aby znalezione zostały fundusze na ten cel poza źródłami własnemi miasta.

Druga grupa zagadnień — to kompleks spraw gospodarczego rozwoju miasta, a więc wchodzą tu kwestje aprowizacji, mieszkaniowe, zagadnienia Gdyni jako ośrodka handlowego i przemysłowego itd. Wymienione zagadnienia stworzą nierozerwalną, funkcjonalnie związaną całość. W celu jednak przejrzystości dzielę tę grupę na 3 najważniejsze zagadnienia konkretne.

Pierwsze — dotyczy stworzenia dogodnych warunków dla formowania się osiadłej ludności miasta, zamiast dotychczasowej jej płynności — co w pierwszym rzędzie wiąże się z kwestją mieszkaniową w Gdyni.

Drugie — wiąże się ściśle z samem przeznaczeniem Gdyni — to kwestja stworzenia zdrowego i silnego elementu kupieckiego, i to zarówno w skali miasta jako pewnego skupiska ludności, jak i w skali handlu zagranicznego.

Trzecie zagadnienie polega na umożliwieniu osiedlenia się w rejonie Wielkiej Gdyni zdrowego przemysłu, związanego z tętnem potrzeb miasta, oraz z tętnem rozwijającego się portu, handlu i przemysłu, w szczególności uszlachetniającego.

Pokrótce pozwolę sobie sprecyzować mój pogląd na poruszone zagadnienia.

Na pierwszy plan wysuwa się kwestja budownictwa mieszkaniowego. Gdynia, budowana w dwudziestym wieku, nie może być poza City tylko miastem domów koszarowych. Musi być ona również miastem domków własnych, jedno lub dwurodzin-

nych. Realizacja tego planu wymaga rozwiązania sprawy terenów miejskich. Kwestja ta w najbliższym czasie częściowo zostanie załatwiona przez oddanie przez Państwo gminie miasta Gdyni terenów państwowych, otaczających miasto, a zdatnych do budownictwa mieszkaniowego.

Rozwiązanie drugiego i trzeciego zagadnienia, t. zn. praca nad stworzeniem w Gdyni poważnego ośrodka przemysłowego i handlowego, zależy przedewszystkiem od stanowiska inicjatywy prywatnej całego kraju. W Gdyni wszystkie prawie dziedziny handlu, a zwłaszcza hurtowego leżą odłogiem. Parę przykładów: Gdynia dotychczas nie posiada ani jednej poważniejszej instytucji handlowej w dziedzinie aprowizacyjnej. A nie należy zapominać, że oprócz aprowizacji miasta, w powszechnem tego słowa znaczeniu, hurtownie aprowizacyjne w Gdyni mogą zawładnąć tak poważną dziedziną, jak aprowizacja setek przepływających przez port statków. Do tej pory nie znam także w Gdyni poważniejszej hurtowni materjałów tekstylnych. To samo zjawisko widzę w dziedzinie przemysłowej: przy budowie miasta 99% potrzebnych do budowy i normalnego biegu życia artykułów przemysłowych sprowadza się z dalekiego zaplecza.

Rozumie się, że w wielu dziedzinach fabryki i zakłady przemysłowe, budowane w Gdyni, będą posiadały daleko większą zdolność konkurencyjną, aniżeli fabryki z zaplecza, ponieważ odpadną im koszta transportu. Również niższa jest w Gdyni skala obciążenia podatkowego.

Przypuszczam, że te dwa przykłady powinny bliżej zainteresować nasz kapitał rodzimy i ruchliwą inicjatywę prywatną. Ze swej strony mogę podnieść, że miasto kupcom i przemysłowcom, pragnącym przenieść lub budować swe zakłady gospodarcze w Gdyni, da szereg udogodnień i ulg.

Na zakończenie pozwalam sobie odnieść się z apelem do opinji publicznej.

Jak Polska długa i szeroka, wszędzie istnieje ogromny sentyment i zachwyt powszechny nad żywiołowym rozwojem Gdyni. Wszyscy rozumiemy, jak ogromne korzyści gospodarstwu społecznemu oddał już port, pozostawiając w organiźmie naszego życia gospodarczego setki miljonów złotych, które uprzednio otrzymywał obcy pośrednik przy zakupie towaru i obcy armator przy przewozie towaru morzem.

Zapomina się jednak, że ten sentyment gospodarczy, ten zachwyt nad żywiołowym rozwojem Gdyni trzeba przekuć na złoto, trzeba zmienić na wartości gospodarcze, wkładając w rozwój portowego miasta Gdyni swe większe lub mniejsze kapitały.

A przecież nigdzie, przez długie dziesiątki lat, rentowność kapitału prywatnego w Polsce nie będzie tak wielka jak w Gdyni.

Zygmunt Zabierzowski.

KONFERENCJA GOSPODARCZA

Dnia 27/II odbyła się w Gdyni konferencja gospodarcza, zwołana z inicjatywy p. Wojewody Pomorskiego Kirtiklisa. W konferencji tej wzięli udział starostowie i przedstawiciele wszystkich władz i urzędów północnego Pomorza i m. Gdyni, oraz reprezentanci wszystkich dziedzin życia gospodarczego.

Zagajając konferencję p. Wojewoda Kirtiklis wskazał na brak dostatecznego skoordynowania interesów gospodarczych portu i m. Gdyni z najbliższem, naturalnem zapleczem, jakiem musi się stać Województwo Pomorskie. P. Wojewoda zaznaczył, iż na wstępie swej pracy na Pomorzu, zwrócił uwagę na to, że sfery gospodarcze tej ziemi nie doceniają zupełnie korzyści, które mogą osięgnąć z bliskości Gdyni, a zarazem zapominają o tem, że właśnie społeczeństwo pomorskie jest w pierwszym rzędzie powołane, aby stać na straży własności Państwa i Narodu, jaką jest własny port na własnem morzu. Uświadomienie sobie tych rzeczy i wspólne zwalczanie istniejących braków było zdaniem p. Wojewody, podstawowym celem zwołania konferencji.

Po zagajeniu nastąpiły trzy referaty: nacz. Malessy „O potrzebach gospodarczych Gdyni i przymorza, ze szczególnem uwzględnieniem aprowizacji m. Gdyni", inż. Piaskiewicza — „Zagadnienia komunikacyjne Gdyni z zapleczem" i dyrektora Izby Przemysłowo-Handlowej Krupskiego na temat: „Gdynia a północne powiaty Pomorza".

Nacz. Malessa w referacie swoim nakreślił proces zmiany struktury gospodarczej 6-ciu północnych powiatów pomorskich, t. zw. przymorza, w związku z powstaniem i szybkim rozwojem m. Gdyni i obrotów handlowycch portu. Aprowizacja Gdyni winna być całkowicie zapewniona przez powiaty przymorza: morski, kartuzki, kościerski, tczewski, starogardzki i grudziądzki. Brak odpowiedniego nastawienia gospodarczego zarówno w rolnictwie, jak i przemyśle i handlu tych powiatów powoduje, iż północne Pomorze nie spełnia swej roli w stosunku do Gdyni, którą wskutek tego aprowidują w znaczniejszym stopniu dalej położone dzielnice kraju. Daje się zauważyć pewna tendencja kierowania z najbliższych powiatów szeregu artykułów spożywczych do Gdańska, którego lepsza organizacja handlowa i wyższe ceny zapewniają producentom łatwiejszy i korzystniejszy zbyt.

Inż. Piaskiewicz zilustrował stan dróg komunikacyjnych, łączących Gdynię z jej zapleczem, które, jako pozostałość polityki gospodarczej dawnej Rzeszy niemieckiej biegły z zachodu na wschód, tymczasem potrzeby komunikacyjne Gdyni wymagają połączeń z północy no południe. Posiadane dziś drogi z wyjątkiem nowej magistrali węglowej nie odpowiadają swemu zadaniu, a dlatego do najpilniejszych i najkonieczniejszych warunków normalnego rozwoju Gdyni zaliczyć trzeba rozszerzenie programu komunikacji kolejowej, oraz budowę szeregu nowych odcinków dróg bitych.

Dyrektor Krupski w referacie swoim zanalizował przyczyny niedomagań organizmu gospodarczego samej Gdyni, oraz najbliższych części Pomorza i wysunął szereg projektowanych środków, mających zaradzić istniejącym niedomaganiom. Jako główne przyczyny niedomagań w dziedzinie aprowizacji Gdyni, prelegent wymienił: 1. zbytnie rozproszkowanie handlu miejscowego, 2. brak w Gdyni stale osiadłej klienteli robotniczej, 3. brak kredytów dla hurtowników, 4. niedostateczne drogi komunikacyjne, łączące Gdynię z zapleczem, 5. ciążenie ludności północnych powiatów pomor-

skich do Gdańska i jego organizacyj handlowych i 6. brak w Gdyni urządzeń, regulujących aprowizację, jak: rzeźnia, hala targowa i t. p. Stopniowe usuwanie tych braków i czynienie przez miasto potrzebnych inwestycyj musi w niedługim czasie usunąć istniejące niedomagania.

Szczególną uwagę zwrócił dyr. Krupski na potrzebę uporządkowania stosunków w dziedzinie przedsiębiorstw zaopatrywania okrętów. W każdem mieście portowem ta odmiana obrotów handlowych stanowić musi poważną pozycję, zaś istniejący obecnie stan rzeczy w Gdyni nie pozwala rokować jakiegokolwiek rozwoju polskiego shiphandlerstwa. Na zakończenie referent stwierdził, iż jednem z najważniejszych zagadnień dla Gdyni jest stworzenie swego poważnego kupiectwa, oraz rozbudowa przemysłu w porcie.

Po referatach nastąpiła ożywiona dyskusja w której zabierali głos : prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni inż. Korzon, zwracając uwagę na istotnie istniejące możliwości rozwoju solidnych przedsiębiorstw shiphandlerskich; dyrektor P. P. „Żegluga Polska" J. Rummel, omówił sprawę konieczności dalszej rozbudowy regularnych połączeń okrętowych portu gdyńskiego z innemi portami, oraz prezes Izby Rolniczej w Toruniu dr. Esden-Tempski, zastanawiał się nad możliwościami dostosowania produkcji rolnej do nowych warunków.

Prezes D. O. K. P. w Gdańsku inż. Dobrzycki, w imieniu władz kolejowych stwierdził, iż istnieją może pewne braki w dziedzinie obsługi Gdyni przez kolej, jednak należy uwzględnić, iż mimo ciężkiego finansowo okresu, koleje inwestowały bardzo znaczne sumy w rozbudowę połączeń Gdyni z wnętrzem kraju, że dyrekcja kolei czyni nadal wszelkie wysiłki aby nadążyć za tak szybkim rozwojem ruchu portowego.

Sprawę finansowania tranzakcyj handlowych omówił dyrektor Oddziału B. G. K. Grabowski, zaznaczając, iż możność uzyskania kredytów istnieje, a uzależnione to jest od gwarancyj, które dawałby element kupiecki w Gdyni. W związku z powyższem dyr. Grabowski zakomunikował zebranym, że B. G. K. niebawem rozpocznie finansowanie, dokonywanych przez port gdyński, tranzakcyj drzewnych i bawełnianych.

Po wyczerpaniu dyskusji zabrał głos p. Wojewoda Kirtiklis, który dziękując zebranym za udział w pracy konferencji stwierdził, że konferencja ta niewątpliwie przyczyni się do zwalczenia i usunięcia omówionyh braków życia gospodarczego, oraz ułatwi realizację zainicjowanego przezeń skoordynowania interesów Gdyni i północnego Pomorza, co stanowić będzie jeden z podstawowych warunków rozwoju miasta portowego i jego najbliższego zaplecza. —

O.



Taśmowe urządzenia do ładowania węgla w porcie gdyńskim

Konferencja w sprawie eksportu ziemniaków

Dnia 2 marca 1932 r. odbyła się w Gdyni konferencja w sprawie eksportu ziemniaków, zwołana przez Izbę Przem.-Handlową w Gdyni i Państw. Instytut Eksportowy. W konferencji wzięli udział przedstawiciele firm eksportowych oraz przedsiębiorstw żeglugowych, spedycyjnych i maklerskich w Gdyni, jak również delegaci Izby Przem.-Handlowej w Poznaniu i Bydgoszczy, Pomorskiej i Wielkopolskiej Izby Rolniczej, banków prywatnych i państwowych, Urzędu Morskiego, Rady Interesentów Portu w Gdyni i Państwowych Zakładów Przemysłowo-Zbożowych.

Konferencji przewodniczył wicedyrektor Izby P.-H. w Gdyni J. Kawczyński.

Delegat Państwowego Instytutu Eksportowego K. Świderski wygłosił obszerny referat o możliwościach eksportu ziemniaków do Anglji, Holandji, Belgji i Francji, charakteryzując poszczególne rynki zbytu.

Następnie w obszernej dyskusji omawiano sprawy organizacji eksportu, transportu morskiego, finansowania tranzakcyj wywozowych i kontroli transportów.

Konferencja powzięła następujące rezolucje:

1. zwrócić się do Ministerstwa Rolnictwa z prośbą o przeprowadzenie wśród producentów propagandy w kierunku ujednostajnienia metod produkcji ziemniaków i hodowania odmian, mających najlepszy zbyt zagranicą;
2. zwrócić się do Rządu, aby przy finansowaniu eksportu uwzględniano również eksport ziemniaków przez otwarcie kredytów;
3. zwrócić się do Ministerstwa Komunikacji o zmianę taryfy kolejowej, dla umożliwienia wywozu ziemniaków przez Gdynię, którą eksporterzy pragną jaknajintensywniej wykorzystać;
4. ustalić za pośrednictwem Państwowego Instytutu Eksportowego formę kontraktów ziemniaczanych dla tranzakcyj eksportowych do Anglji;
5. ustanowić w Gdyni zaprzysiężonych ekspertów Izby Przem. - Handlowej dla dokonywania kontroli ziemniaków eksportowanych.

Kronika portowa

Tymczasowa Rada Portowa.

Dn. 12/II. odbyło się miesięczne posiedzenie Tymczasowej Rady Portowej, na którem rozpatrzono sprawę morskich ceł preferencyjnych oraz sprawę pilotażu, a następnie wysłuchano wniosków Komisji Holowniczej T. R. P.

Komisja Celna T. R. P.

Komisja Celna T. R. P. odbyła w lutym dwa posiedzenia, dn. 4/II. i 25/II., poświęcone sprawie morskich ceł preferencyjnych oraz projektowi rozporządzenia o Wolnej Strefie w porcie.

Wycieczka przedstawicieli przemysłu włókienniczego.

Dn. 11/II. przybyła do Gdyni wycieczka przedstawicieli przemysłu włókienniczego z P. P. Scheiblerem i G. Geyerem na czele. W wycieczce tej wziął również udział dyrektor Państwowego Instytutu Eksportowego oraz komisarz rządowy dla spraw bawełnianych inż. Wesołowski. Goście odbyli konferencję z władzami portowemi w Urzędzie Morskim, a następnie zwiedzili port, poczem byli podejmowani, przez Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe, śniadaniem na S/S. „Łódź", który tego dnia ładował w porcie gdyńskim.

Konferencja w sprawie budowy elewatora.

Dn. 18/II. odbyła się w Urzędzie Morskim konferencja w sprawie budowy elewatora w porcie gdyńskim. W konferencji wzięli udział przedstawiciele Centrali Rolników oraz Państwowych Zakładów Zbożowych.

Wycieczka słuchaczów Wyższej Szkoły Technicznej ze Szczecina.

Dn. 19/II. zwiedziła port gdyński wycieczka słuchaczów Wyższej Szkoły Technicznej ze Szczecina (Höhere Techn. Staatslehranstalt für Hoch- und Tiefbau).

S/S. „Cieszyn".

Dn. 23/II. odbyło się w porcie gdyńskim poświęcenie S/S. „Cieszyn", który jest bliźniaczym statkiem uruchomionego niedawno S/S. „Śląsk". Nowy statek stanowi również własność P. P. „Żegluga Polska" i został uruchomiony na linji Gdynia—Gdańsk—Tallinn—Helsingfors—Rotterdam.

Nowe linje regularne.

Miesiąc luty wyróżnił się powstaniem ośmiu nowych linji regularnych, łączących Gdynię z portami obcemi, a mianowicie:

1) **Gdynia — Szczecin** (R. Ch. Gribel i Stettiner Dampferkompanie) (co 2 tygodnie),

2) **Gdynia — Kopenhaga** (Det Forende D. S.) co tydzień,

3) **Gdynia — Kopenhaga — Rotterdam — Amsterdam** (Koninklijke Nederlandsche Stromboot Maatschappij) co tydzień,

4) **Gdynia — Hamburg** (Sartori et Berger, Joh. Ick i Mathies Reederei A. G.) co tydzień,

5) **Gdynia — Rotterdam — Antwerpja** (Norddeutscher Lloyd, Neptun Linie i Roland Linie) co tydzień,

6) **Gdynia — Swecja — Norwegja** (Fred. Olsen et Co., Bergenske D. S. i Stavangerske D. S.) co tydzień,

7) **Gdynia — Morze Śródziemne** (Svenska Lloyd A B.) co tydzień,

8) **Gdynia Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires** (Finska — Sydamerika Linjen) raz na miesiąc.

Z Rady Interesentów Portu

Import świeżych śledzi.

R. I. P. wszczęła akcję, mającą na celu ułatwienie polskim importerom śledzi, zwłaszcza śledzi świeżych, pominię ia pośrednictwa niemieckiego oraz skierowania tego importu bezpośrednio przez porty polskie. W związku z wydanym dn. 11 lutego zakazem przywozu świeżych śledzi przez granice lądowe, należy liczyć na znaczne zwiększenie się obrotów, tym towarem, w portach. Dokonane obliczenia wykazują, iż koszty pośrednictwa niemieckiego przy przywozie świeżych śledzi, wynosiły rocznie ok. 5.000.000 zł, przekraczając nawet wartość samego towaru.

Pośrednictwo pracy.

W związku z projektem ustawowego przymusu przyjmowania pracowników fizycznych jedynie przez Urząd Pośrednictwa Pracy, R. I. P. złożyła oświadczenie, że ustawa tego rodzaju nie mogłaby mieć zastosowania w porcie, zwłaszcza w dziedzinie angażowania marynarzy na statki, w którym to wypadku, kapitan statku nie może być krępowany w doborze załogi. Ponadto R. I. P. wysunęła dezyderat, aby przy angażowaniu robotników stałych nie krępowano kierowników przy dobieraniu personelu kwalifikowanego.

Centralizacja egzekucji.

R. I. P. wypowiedziała się przeciw rządowemu projektowi scentralizowania wszelkich egzekucyj w rękach władz skarbowych, gdyż zdaniem Rady, centralizacja tego rodzaju musiałaby wprowadzić system biurokracji tam, gdzie dotychczas autonomiczne organizacje publiczne rozstrzygały sprawy te bardziej liberalnie, idąc nieraz na ustępstwa i udzielanie moratorjów.

Nomenklatura handlu morskiego.

R. I. P. w osobie swego dyrektora została zaproszona do wzięcia udziału w pracach Komisji Terminologicznej Morskiej przy Polskiej Akademji Umiejętności.

Z Izby Przemysłowo-Handlowej

Przeniesienie biur Izby.

Dn. 3/II. zostały ostatecznie przeniesione z Grudziądza do Gdyni i rozpoczęły tu swą pracę wszystkie referaty Izby Przemysłowo-Handlowej. Należy zaznaczyć, że biura Izby dzielą się na 7 referatów, a mianowicie na: ogólny, eksportowy, morski, prawny, statystyczny, podatkowy i przemysłowy. W Grudziądzu pozostawione zostało przedstawicielstwo Izby, mieszczące się przy ul. Wybickiego 39.

Inspekcja szkół izbowych.

W dniach 15, 16 i 17 lutego wicedyrektor Izby P. M. Cieśliński odbył inspekcję szkół izbowych w Toruniu, Grudziądzu, Tczewie i Wejherowie.

Komisja Morska Izby.

Dn. 18/II. odbyło się posiedzenie Komisji Morskiej, na którem dokonano wyboru przewodniczącego Komisji w osobie dyr. J. Rummla, oraz zastępcy przewodniczącego — którym został dyr. F. Kollat.

Komisja Morska odbyła dn. 29/II. następne posiedzenie, na którem uchwalono podjąć akcję w kierunku rozbudowy regularnych połączeń okrętowych Gdyni z portami obcemi, ze szczególnem uwzględnieniem nowych linij okrętowych pod polską banderą.

Sprawa ceł preferencyjnch.

W sprawie stosowania morskich ceł preferencyjnych Izba P.-H. stanęła na stanowisku, że cła te zostały wprowadzone dla poparcia handlu w porcie gdyńskim, a dlatego korzystać z nich powinny w pierwszym rzędzie placówki handlowe, powstające w Gdyni i przystosowane do handlu zamorskiego. W związku z tem Izba gdyńska zgłosiła „votum separatum" w stosunku do uchwał, powziętych w tym względzie przez Związek Izb i powiadomiła o tem zainteresowane ministerstwa.

Kronika miejska

Budowa stadjonu.

Na Polance Redłowskiej, w pobliżu morza, oddany zostanie do użytku jeszcze w roku bież., reprezentacyjny stadjon dużych wymiarów.

Boisko do piłki nożnej zajmie teren 70 m. $\times$ 105 m. Długość bieżni wyniesie 400 m. Bieżnia pięciotorowa, o podłożu kamiennem, z nawierzchnią wykonaną według najnowszych wymogów techniki.

Oprócz boiska i urządzeń do lekkiej atletyki, w budowie jest 7 nowoczesnych kortów tenisowych.

Wszystkie roboty ziemne obecnie są już ukończone. Przerobiono na przestrzeni 30 tys. m. kw. — 32 tys. $m.^3$ ziemi.

Cały teren skanalizowano, zdrenowano, ułożono rury wodociągowe i przystąpiono do robót przy nawierzchniach.

Kosztorys budowy wynosi 250 tys. zł. Wydano już z funduszu Min. P. i O. S. 100 tys. zł. Zatrudnieni są wyłącznie bezrobotni. Dalsze dotacje na budowę — zapewnione.

W sprawie budowy trybun, które projektowane są na 2150 miejsc, Komisarz Rządu zwrócił się z apelem do gmin i rad miejskich w kraju, z prośbą o wyznaczenie pewnych kwot na stadjon, który ze względu na międzynarodowy charakter, mających się odbywać zawodów, będzie stadjonem reprezentacyjnym całej Polski.

Ulica asfaltowa do Sopot.

Na wniosek Komisarza Rządu, szerokość ulicy asfaltowej Gdynia—Kolibki, której budowa rozpocznie się na wiosnę, powiększona zostanie z 6 do 7½ m. Będzie to normalna ulica z chodnikami. Koszta, związane z powiększeniem — ponosi gmina m. Gdyni, reszta natomiast — Min. Rob. P.

Połowy ryb morskich w lutym

Miesiąc luty okazał się jednym z najniepomyślniejszych miesięcy dla rybaków. Częściowe zamarznięcie przybrzeżnego pasa wód otwartego morza uniemożliwiało uprawianie rybołówstwa całemu szeregowi wsi rybackich. Lód był za cienki, aby można było wystawiać sieci lub ciągnąć niewody pod lodem, był natomiast zbyt gruby, aby umożliwić wyjazd na łodziach. Z tych też przyczyn rybołówstwo w lutym ograniczyło się do połowu szprotów, łososi i śledzi, przyczem prawie cała zdobycz przypada na kutry motorowe.

Szproty podobnie jak i w poprzednich miesiącach poławiano masowo. Zdobycz wyniosła ok. 2 miljonów kg, t. j. połowa tego, co za cały, bardzo pomyślny, rok ubiegły. Wogóle sezon szprotowy tak jest obfity w rybę, że dziwi to nawet samych rybaków.

Podobnie obficie zjawiały się szproty w roku 1922, lecz wówczas połowy były mniejsze, ponieważ rybacy nie używali jeszcze włóków.

Śledzie łowiono nieco lepiej, niż w styczniu, naogół jednak gorzej od średnich tego okresu lat ubiegłych. Połowę zdobyczy śledzi przypada na Hel, reszta na Gdynię, Orłowo, Jastarnię i Bór.

Zdobycz łososi była średnia. Duże sztuki poławiano w dalszym ciągu na wędy, mielnice — pławnicami. W pławnicach niekiedy trafiały się również i większe sztuki. Niejednostajna pogoda nie pozwala jeszcze w szerszym zakresie zastosować do połowu pławnice.

Czwartym gatunkiem, który odgrywał pewną rolę w połowach lutowych są wątłusze, których złowiono około 10 tys. kg., przyczem cała zdobycz przeniosła się na rybaków z Gdyni, Orłowa, Mechlinek i Rewy.

Ogółem złowiono w lutym 2.040.765 kg wartości 118.320 zł a wtem szprotów 1.985.150 kg — (39.700 zł), śledzi 25.800 kg — (15.480 zł), łososi 16.536 kg — (40.420 zł), wątłuszy 9.270 kg — (6.490 zł), węgorzy 1.845 kg — (3.690 zł), innych 2.185 kg — (2.540 zł.)

Co się tyczy poszczególnych miejscowości to, tylko niektóre zajmowały się rybołówstwem i miały jaki taki dochód. Cały szereg wsi rybackich, poczynając od Chałup aż do Dębek, od Wielkiej Wsi do Rewy, albo zupełnie nie zajmowały się rybołówstwem, albo zdobycz na całą wieś wynosiła po kilkadziesiąt zaledwie kilogramów. Cały obwód Chłapowa, do którego wchodzi 5 wsi, wykazał się zdobyczą ok. 300 kg ryb, wartości 450 zł.

Ceny na ryby w dalszym ciągu były bardzo niskie. Biorąc z całego miesiąca płacono średnio za kg: szproty 2 gr., śledzie 60 gr., wątłusze 70 gr., węgorze 2 zł., drobny łosoś 2 zł., łosoś większy 4 zł.

Całą ilość łososi, za wyjątkiem pewnej ilości mielnicy, wywieziono do Gdańska. Wędzarnie pracowały dość intensywnie, przerabiając ok. 400 ton szprotów i drobne ilości śledzi i węgorzy. Łososi zupełnie nie wędzono. Przerobiony w wędzarniach towar, wysyłano do wszystkich większych miast w kraju i do fabryk konserw.

K.

PRACA PORTU GDAŃSKIEGO

Obroty portowe w Gdańsku w miesiącu styczniu w porównaniu z miesiącem grudniem uległy dość znacznej zniżce. Przeładowano ogółem 588.501 t towarów (w styczniu 1931 — 647.989 t), wobec 750.312 t w miesiącu grudniu r. ub.

Ruch statków

	Weszło statków	N. R. T.	Wyszło statków	N. R. T.
styczeń 1932	346	266.161	353	265.987
grudzień 1931	444	322.164	466	340.359
styczeń 1931	442	324.891	447	330.899

Obrót towarowy

(ton)

Przywóz: ogółem		33.664
w tem m. in.:		
owoce południowe	231	
kawa, kakao, herbata	2.269	
tytoń	97	
śledzie (świeże i solone)	4.672	
fosforyty	105	
tłuszcze zwierzęce	674	
skóry	285	
węgiel	10.404	
koks	1.736	
oleje roślinne	1.752	
garbniki	159	
rudy żelazne	3.352	
żelazo i stal	909	
bawełna	106	
wełna	449	
Wywóz: ogółem		554.837
w tem m. in.:		
zboże	13.808	
rośliny strączkowe	1.128	
mąka	956	
cukier	13.375	
sól	330	
melassa	11.151	
drzewo i wyroby	40.406	
węgiel	448.539	
koks	7.082	
produkty naftowe	6.831	
sole potasowe	252	
żelazo i stal	281	
cynk	666	

RYNEK FRACHTOWY

Rynek frachtowy w lutym nie wykazał w porównaniu ze styczniem poważniejszych zmian. Frachtowania odbywały się na podstawie: papierowej waluty skandynawskiej i £ papierowego — do krajów skandynawskich; na podstawie £ papierowego — do Anglji i Holandji i £ złotego — do Francji. Do Holandji notowano frachty również w guldenach holenderskich.

W eksporcie węgla notowano:

do Szwecji: 2—2.500 t Gefle — sh 4/6, 2—3.500 t Stockholm — sh 3/4, 2.000 t Rundvik — sh 5/2, 2.000 t Malmö — szw. kor. 3.85, 1—1.500 t Ahus — sh 5/—, 1.000 t Karlskrona — sh 5/3, 1—1.500 t Göteborg — szw. kor. 4'25,

do Norwegji: 3.500 t Oslo — sh 5/6, 2.500 t Drammen — sh 5/7½, 1.500 t Lysaker — sh 6/—, 1.000 t Drammen — sh 6/9;

do Danji: 3.500 t Kopenhaga — sh 4/4½, 3.200 t Sönderborg — sh 4/4½, 1.000 t Nykjöbing Sj. — sh 5/9, 3.000 t Aarhus — duń. kor. 4'25, 2.200 t Kopenhaga — duń. kor. 4'35;

do Holandji: 2.800 t Amsterdam — sh 5/3, 2.500—3.000 t Rotterdam — sh 4/10½;

do Francji: 2—2.200 t Bayonne, Bordeux, La Rochelle — sh 6/—, Rouen: 1.500 t — sh 5/— (w złocie), 2.000 t — sh 4/9 (w złocie), 2.500 t — sh 4/10½ (w złocie); 2.200 t Honfleur — sh 5/1½ (w złocie).

Na rynku cukrowym notowano (za tonę): do Hull — sh 8/— (papier), do Talinna i Helsingforsu — sh 8/— (w złocie), do Rygi — sh 7/6 (w złocie), do Amsterdamu i Rotterdamu — Hfl. 3'50.

Rynek drzewny nie wykazał zmian. Notowano:

okrąglaki: do Brest i Nantes — sh 15/— (w złocie) za m³;

D. B. B.: do Dunkierki i Antwerpji — sh 23/—, do Gandawy — sh 24/— do Rouen — sh 27/—, do Nantes — sh 31/—, do Bordeaux — sh 35/—. Wszystkie notowania w sh w złocie za standard.

Na linji Gdynia—Londyn i Gdynia—Hull, notowano za 1000 kg następujące stawki + 10%:

do Londynu: jęczmień i pszenica — sh 12/—, celuloza — sh 12/6, cement (w workach) — sh 10/—, owoce — sh 22/6, kartofle — sh 14/—, ryż — sh 10/6, tkaniny — sh 27/6;

do Hull: jęczmień — sh 12/6, pszenica — sh 13/—, celuloza — sh 13/6, cement (w workach) — sh 11/—, owoce — sh 25/—, kartofle — sh 15/—, ryż — sh 11/6, tkaniny — sh 28/6.

ROZKŁAD ODJAZDÓW STATKÓW LINIJ REGULARNYCH NA MARZEC 1932 ROKU

Gdynia—Londyn:
S/S. „Warszawa" (PBTO) 3, 17 i 31 marca,
S/S. „Baltonia" (PZKB) 10 i 24 marca,

Gdynia—Hull:
S/S. „Rewa" (PBTO) 3, 17 i 31 marca,
S/S. „Łódź" (PBTO) 10 i 24 marca,

Gdynia—New York—Halifax:
S/S. „Argossy" (ASL) 21 marca,

Gdynia—Porty Golfu Meksykańskiego:
M/S. „Talisman" (WW) 20/25 marca,

Gdynia—Porty Lewantu:
M/S. „Nordland" (SOL) 2 marca,
M/S. „Gotland" (SOL) ok. 10 marca,
M/S. „Blaland" (SOL) ok. 22 marca,
M/S. „Hemland" (SOL) ok. 31 marca,

Gdynia—Gdańsk—Tallinn—Helsigfors:
S/S. „Poseidon" (FAA) 1, 15 i 29 marca,
S/S. „Śląsk" (ŻP) 8 marca,
S/S. „Cieszyn" (ŻP.) 22 marca,

Gdynia—Karlskrona:
S/S. „Borgholm" (SLSP) 4 i 18 marca,

Gdynia—Szwecja—Norwegja:
S/S. „Akershus" (FO) ok. 2 i 14 marca,
S/S. „Ursa" (BDS) ok. 7 marca,
S/S. „Jaederen" (SDS) ok. 21 marca,

Gdynia—Amsterdam:
S/S. „Kraków" (ŻP) 1 marca,
Następny statek ok. 20 marca.

Gdynia—Rotterdam:
S/S. „Tczew" (ŻP) 1, 15 i 29 marca,
S/S. „Cieszyn" (ŻP) 8 marca,
S/S. „Śląsk" (ŻP) 22 marca,

Gdynia—Rotterdam—Antwerpja:*)
S/S. „Ceres" (NDL) 2 i 23 marca,
S/S. „Pylades" (NL) 9 i 30 marca,
S/S. „Bussard" (RL) 16 marca,

Gdynia—Kopenhaga—Rotterdam—Amsterdam:
Statki (KNSM) odejdą: 7, 14, 21 i 28 marca,

Gdynia—Kopenhaga:
S/S. „I. C. Jacobsen" (DFDS) 2, 9, 16, 23 i 30 marca,

Gdynia—Kopenhaga—Porty Francji:
S/S. „Magnus" (DFDS) 1 marca,
Następne statki odejdą ok. 12 i 23 marca,

Gdynia—Morze Śródziemne:
S/S. „Mansuria" (SL) 2 marca,
S/S. „Hispania" (SL) ok. 7 marca,
S/S. „Scandinavia" (SL) ok. 20 marca,
S/S. „Catalonia" (SL) ok. 27 marca,

Gdynia—Hamburg:
Statki (SB, JI, MR) odejdą: 2, 9, 16, 23 i 30 marca,

Gdynia—Szczecin:
S/S. „Claus" (R. Ch. Gribel) 10 marca,
S/S. „Leipzig" (SDK) 24 marca,

Gdynia—Bahia—Rio de Janeiro:
Następny statek (LB) w końcu marca,

Gdynia—Rio de Janeiro—Santos—Buenos Aires:
S/S. „Herakles" (FSL) w końcu marca.

*) Uwaga: połączenie z Antwerpją zapewnia S/S. „Bussard".

PRACA STATKÓW POLSKICH W LUTYM

P. P. „ŻEGLUGA POLSKA"

A. — Trampy:

S/S. „Katowice" — wyładował we Le Havre część ładunku węgla, przeszedł do Fécamp (Francja), wyładował resztę, przeszedł w balaście do Ostendy (Belgja), załadował koks, zawiózł do Stockholmu, wyładował, przeszedł w balaście do Gdańska, gdzie ładuje drzewo do Rouen.

S/S. „Kraków" — wyładował w Kopenhadze węgiel, przeszedł w balaście do Gdyni, załadował szyny kolejowe i zboże, przeszedł do Gdańska, uzupełnił ładunek drzewem, zawiózł do Amsterdamu, wyładował, przeszedł w balaście do Gdyni, gdzie ładuje szyny do Amsterdamu.

S/S. „Niemen" — w drodze na morze Śródziemne, dokąd został zafrachtowany na warunkach „Time Charter".

S/S. „Poznań" — po ukończenie remontu przeszedł w balaście z Rouen do Amsterdamu po ładunek koksu do Kopenhagi.

S/S. „Toruń" — załadował w Gdyni cynk i drobnicę, przeszedł do Gdańska, uzupełnił ładunek, zawiózł do Londynu, gdzie wyładowuje.

S/S. „Warta" — odbył remont w Stoczni Gdańskiej, przeszedł w balaście do Gdyni, załadował węgiel, zawiózł do Kristiansund (Norwegja), gdzie wyładowuje.

S/S. „Wilno" — załadował w Gdańsku węgiel i drzewo, zawiózł do Rouen, wyładował, powrócił w balaście do Gdańska, załadował węgiel, zawiózł do Rouen, gdzie wyładowuje.

S/S. „Wisła" — wyładował w Trieście węgiel z Tyne (Anglja), załadował tytoń i pomarańcze, przeszedł do Bona (Algier), uzupełnił ładunek tytoniu, zawiózł do Gdyni, bunkrując po drodze w Oranie (Algier), obecnie w Gdyni przy nab. Pilotowem — wyładowuje.

B. — Linje regularne:

S/S „Chorzów" — odbył dwie, przewidziane rozkładem jazdy, podróże z Gdyni i Gdańska do Rotterdamu, przewożąc ładunki drobnicy.

S/S. „Cieszyn" — przybył do Gdyni z Nakskov (Danja), załadował drobnicę, przeszedł do Gdańska, uzupełnił ładunek, zawiózł do Tallinna i Helsingforsu.

S/S. „Śląsk" — przybył do Gdyni z Helsigforsu z ładunkiem papieru, wyładował, załadował drobnicę, przeszedł do Gdańska, uzupełnił ładunek, zawiózł do Tallinna i Helsingforsu, wyładował, załadował papier, zawiózł do Gdyni, wyładował, załadował drobnicę, przeszedł do Gdańska, uzupełnił ładunek, zawiózł do Rotterdamu, gdzie wyładowuje.

S/S. „Tczew" — ładuje w Gdyni drobnicę do Rotterdamu.

POLSKO-BRYTYJSKIE TOW. OKRĘTOWE

A. — Linja do Londynu:

S/S. „Premjer" — w remoncie w Stoczni Gdańskiej.

S/S. „Warszawa" — odbył dwie, przewidziane rozkładem jazdy podróże, przewożąc do Londynu pasażerów oraz bekony, szynki i t. d., z powrotem zaś drobnicę.

B. — Linja do Hull:

S/S. „Łódź" — odbył dwie, przewidziane rozkładem jazdy podróże, przewożąc do Hull bekony, szynki, bławaty i t. d., z powrotem zaś drobnicę.

S/S. „Rewa" — jak wyżej.

POLSKIE TRANSATLANTYCKIE TOW. OKRĘTOWE

Linja do Ameryki Północnej:

S/S. „Kościuszko" — po ukończeniu remontu w Stoczni Gdańskiej, powrócił do Gdyni, gdzie ładuje drobnicę do New-Yorku.

S/S. „Polonia" — w Gdyni przy nab. Holenderskiem — na leżu zimowem.

S/S. „Pułaski" — dnia 4/II przybył z Kopenhagi do Gdyni, wylądował pasażerów, wyładował pocztę i towary. Dnia 10/II po zaokrętowaniu pasażerów i załadowaniu poczty i towarów odpłynął z Gdyni via Kopenhaga, gdzie uzupełnił ładunek, do New-Yorku. Dnia 22/II przybył do New-Yorku, wylądował pasażerów, wyładował pocztę i towary. Po przyjęciu pasażerów i załadowaniu poczty i towarów odpłynął dnia 26/II z New-Yorku do Halifax, gdzie zaokrętował pasażerów i uzupełnił ładunek. Obecnie w drodze do Gdyni via Kopenhaga.

TOW. „POLSKAROB"

S/S. „Robur III" — odbył 3 podróże do portów: Oxelösund, Stockholm i Ystad, wożąc węgiel.

S/S. „Robur IV" — odbył 2 podróże do portów: Amsterdem i Norrköping, oraz 1 podróż z Rotterdamu do Kopenhagi.

S/S. „Robur V" — odbył 3 podróże do portów: Bergen, Oslo i Ystad.

S/S. „Robur VI" — odbył 2 podróże do portów: Aarhus i Sarpsborg oraz 1 podróż z Rotterdamu do Kopenhagi.

TOW. „POLRYŻ"

S/S. „Kopernik" — unieruchomiony w porcie gdańskim.

Wydawca: Polska Agencja Telegraficzna — Redaktor: Waldemar Downarowicz

Ceny ogłoszeń:

	str. 1/1	1/2	1/4	1/8
w tekście oraz okładka II. i IV. str. zł	320	175	95	55
okładka III. str.	285	160	85	55
za tekstem	270	155	80	40

Ogłoszenia drobne — 35 gr za słowo

Zakłady Graficzne Bolesława Szczuki, Wąbrzeźno-Pom.